



UNIVERSIDAD DE JAÉN
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS

Trabajo Fin de Grado

**EL CONSORCIO DE
TRANSPORTE
METROPOLITANO DEL
ÁREA DE JAÉN: UN
INSTRUMENTO PARA EL
DESARROLLO
ECONÓMICO LOCAL.**

Alumno: FERNANDO CORTÉS ZARRÍAS

MAYO, 2017

AGRADECIMIENTOS

A mi esposa, que lo ha sufrido.

Ella que ha estado a mi lado en todo momento.

A mi hijo para que se mire en el espejo de su padre.

A mi madre, que siempre quiso que estudiara una carrera.

A mi padre, que falleció sin ver nuestro sueño hecho realidad.

Mi decisión...

“Las decisiones son solo el comienzo de algo. Cuando alguien toma una decisión, se zambulle en una poderosa corriente que lleva a una persona hasta un lugar que jamás hubiera soñado en el momento de decidirse” Paulo Coelho

Mi sueño...

RESUMEN

El Trabajo de Fin de Grado que se realiza está compuesto de dos partes, la primera versará de la zona de influencia de Jaén, donde se va a aplicar el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén como instrumento de Desarrollo Económico Local. Y una segunda, más administrativa, donde se entrará de lleno en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Terminando con unas conclusiones finales.

Se ha introducido la relación Desarrollo Económico Local y Consorcio con las teorías de la centralidad, con la región urbana y el sistema productivo.

El transporte es un sector importantísimo que no puede estar ajeno cuando se habla de movilidad e intercambio de servicios entre el área urbana, formando parte del sistema productivo de la provincia.

Por este motivo se ha introducido una descripción de la figura del Consorcio, hacia dónde se dirige este organismo y sobre todo, hacia donde es más eficiente y eficaz para el Desarrollo Económico Local de Jaén.

Palabras clave: Desarrollo Económico Local, Transporte, Intercambio de Servicios, Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Área Urbana, Sistema Productivo.

ABSTRACT

This grade thesis is composed of two parts, the first one will talk about the area of influence of Jaén, where the Consortium of Metropolitan Transport of the Area of Jaen (CTMAJ) is implemented as an instrument of Local Economic Development. And a second, more administrative, where you will see fully the CTMJA. Finishing with some final conclusions.

For this reason the relationship between Local Economic Development and the Consortium has been introduced with theories of centrality, with the urban region and the productive system.

Transport is a very important sector that cannot be alien when it comes to mobility and exchange of services between the urban area, forming part of the productive system of the province.

For this reason has been introduced a description of the figure of the Consortium, where It is directed and above all, where it is most efficient and effective for the Local Economic Development of Jaén.

KEY WORDS

Local Economic Development, Transport, Consortium of Metropolitan Transport of the Area of Jaen, Urban Area, Production System, Exchange of Services.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN	1
2. LA CENTRALIDAD URBANA, ELEMENTO ORGANIZATIVO DEL TERRITORIO	3
3. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y SOCIECONÓMICA	5
3.1 EL MEDIO FÍSICO.....	5
3.2 REGIÓN URBANA DE JAÉN.....	6
3.3 EL SISTEMA PRODUCTIVO.....	8
4. EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL Y SU FORMA DE GESTIÓN	10
5. EL CONSORCIO DE TRANSPORTE DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN	17
5.1 INTRODUCCIÓN.....	17
5.2 ÁMBITO TERRITORIAL.....	19
5.3 DEPENDENCIA ORGÁNICA.....	27
5.4 ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.....	27
5.5 FUNCIONES Y COMPETENCIAS PARA LA GESTIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO POR CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE LA CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE Y CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN.....	29
6. HACIA DONDE SE DIRIGEN LOS CONSORCIOS DE TRANSPORTE METROPOLITANO	31
7. CONCLUSIONES	33
8. BIBLIOGRAFÍA	35
ANEXO	39

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Figura 1: Desplazamientos	7
Figura 2: Representación porcentual de la participación de las Administraciones que participan en el Consorcio de Transportes	18
Figura 3: Corredores y zonas del Consorcio de Transporte Metropolitano	21
Figura 4: Ámbito Zonal.....	23
Figura 5: Ámbito territorial de influencia del Consorcio.....	26

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Consorcios Públicos Locales Disueltos tras la LRSAL	13
Tabla 2: Adscripción de los Consorcios de la provincia de Jaén	15

1. INTRODUCCIÓN

El motivo por el que se ha elegido este trabajo es muy sencillo, soy trabajador desde hace nueve años del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén y me ha parecido interesante, no sólo para culminar mi grado en Gestión y Administración Pública, sino como reto para hacer un estudio y un análisis para mejorar la figura del Consorcio.

Un estudio analítico, con un marco teórico que refleje los distintos aspectos estudiados en este complejo grado de Gestión y Administración Pública, una carrera en la que hemos tocado temas diversos, como la Gestión Administrativa, Gestión Económica, Derecho Administrativo, Local, Autonómico, Economía, etc....

Por eso, en este trabajo se ha querido mezclar la Economía a través del Desarrollo Económico y Local de Jaén, con el Derecho Administrativo, usando la figura del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, de manera que sea un reflejo de lo estudiado en el Grado de Gestión y Administración Pública.

Aparte de esta motivación que sin duda es la principal, otro de mis motivos que me ha llevado a hacer este Trabajo de Fin de Grado ha sido la reciente modificación introducida en el ámbito local por la ley 27/2013 de 27 de diciembre (BOE, 30 de diciembre de 2013) de racionalización, y sostenibilidad de la Administración local (LRSAL, en adelante) ya que, como trabajador del Consorcio, la estoy todavía padeciendo.

Sin duda, la crisis económica y la duplicidad de organismos en el ámbito local han llevado a la LRSAL a incidir de modo brutal en el panorama de las administraciones locales. Pues un afectado más es la figura del Consorcio antes local, y ahora una figura dependiente de una administración de adscripción autonómica.

A lo largo del trabajo, tras una motivación socioeconómica del lugar central, análisis del área metropolitana y de incidencia de la movilidad de los ciudadanos que se desplazan a Jaén y viceversa por motivos socioeconómicos, plantearé la necesidad de que esta figura administrativa sea un cauce para el desarrollo económico local del Área Metropolitana.

La LRSAL por prescripción legal lo adscribe a una administración autonómica, quitándole sin duda bajo nuestro punto de vista, el apellido de ente local pasando a un ente instrumental

de la Junta de Andalucía, no siendo esto un impedimento administrativo para que siga teniendo el mismo peso o más en la influencia de la gobernanza del Área Metropolitana.

Todas estas ideas se intentarán desarrollar dentro del Trabajo de Fin de Grado para que sirvan no solo para que queden reflejadas en un repositorio de consulta, sino para que se tome conciencia en el asunto y se le devuelva al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, (en adelante CTM-Jaén), la entidad que ha perdido con la inclusión de la LRSAL en el ámbito local.

Se ha incluido un apartado para conocer la caracterización territorial y socioeconómica, ya que el medio físico y la zona de influencia del consorcio, su zonificación y la manera que opera con la tarjeta monedero, dentro de la región urbana de Jaén, van a dar una visión muy importante, de la importancia de este instrumento y como puede afectar al sistema productivo de la provincia de Jaén.

La crítica de algunos autores sobre dónde o hacia dónde se dirige la figura consorcial, tras la nueva regulación y el adelgazamiento de la administración instrumental de la Junta de Andalucía, nos dará una perspectiva de la situación actual o de una visión de futuro de estos entes instrumentales que pasan a ser rescatados por la administración mayoritaria.

Por último, se han incluido unas conclusiones sobre la opinión que tengo de esta figura como instrumento de Desarrollo Económico Local, y conclusiones sobre el enfoque general del trabajo.

2. LA CENTRALIDAD URBANA, ELEMENTO ORGANIZATIVO DEL TERRITORIO

La “teoría del lugar central” (Cristaller, W .1933) “es una teoría que postula la existencia de una distribución y jerarquización de los lugares centrales en un espacio isotrópico. Sentaba las bases para explicar la organización de las redes urbanas, teorizando las pautas de ordenación de los núcleos urbanos considerados como centros de servicios que equipan a la población circundante” (Asuad, N. 2014).

Esta se llama de los lugares centrales porque asume que allí es donde se prestan servicios a las personas. De esta manera aparece un punto en el espacio que organiza el territorio en torno a sí.

“La teoría de los lugares centrales ayuda a explicar dos aspectos interrelacionados del desarrollo urbano: 1) la ubicación de los asentamientos humanos como centros óptimos de distribución para los servicios y ciertas mercancías y, 2) la forma en la cual estos servicios y mercancías se distribuyen dentro del sistema espacial de los lugares urbanos” (Butler, J H. 1993).

Cuando se habla de actividades comerciales y de servicios, Walter Cristaller las relaciona con dos conceptos claves que explican el proceso de concentración y centralización de estos.

Uno es el concepto de “*Umbral de demanda*” que corresponde a la demanda requerida para cubrir gastos y obtener un beneficio, teniendo en cuenta la densidad económica dentro de una distribución geográfica. Y “*rango de mercado*” es la distancia máxima que los usuarios están dispuestos a viajar para adquirir un producto. Teniendo en cuenta que la empresa que ofrece el servicio incluye el máximo coste a razón de la distancia.

Por tanto están presente estos conceptos que nos refiere el autor, porque viene a desarrollarse dentro del sistema tarifario por medio de una tarjeta monedero, la cual haremos referencia más detallada en otro apartado del trabajo, poniéndose en relieve estos conceptos de “*umbral de demanda*” y “*rango de mercado*”, llevándose a la práctica a través del Consorcio, por un lado para favorecer a los usuarios que por la adquisición de una tarjeta obtienen, beneficios para viajar más barato en sus respectivos desplazamientos, y por otra parte de las empresas

operadoras que obtienen sus beneficios económicos y los van a plasmar en los respectivos contratos programas con el Consorcio.

Los usuarios va a tener la posibilidad de desplazarse mucho más barato dentro del ámbito de influencia del CTM-Jaén, y utilizarán más el autobús interurbano y los operadores de la empresas de beneficiarse y ser más competitivas en el sector del transporte.

Por lo que vemos de este modelo de centralidad de Cristaller al que fundamentaban tres supuestos, minimización de los costes de transporte para los consumidores, distribución equilibrada de la oferta de servicio y competencia entre productores requiere que las áreas de mercado no se superpongan, coinciden con los objetivos de Desarrollo Económico Local.

Una segunda teoría del lugar central que se refiere en este trabajo de fin de grado, es la llevada a cabo por la “*Teoría Económico Espacial*” (Losch, A. 1938) y su enfoque deductivo microeconómico para comprender el sistema urbano.

La eficacia económica de las empresas y del efecto con la demanda, unido a la distribución espacial de la economía en un lugar central donde se concentran todos los servicios siguen el patrón de las teorías de Cristaller.

Estos autores nos han dado una visión muy amplia para comprender porque se organiza o se distribuyen los territorios. De este modo se comprende mejor la capitalidad o lugar central y el área metropolitana o región urbana del entorno de Jaén, su ordenación territorial y la movilidad.

Todos tienen en común la perspectiva económica, que debe ser el motor que dinamice la riqueza del entorno, ya que el lugar central es la capital donde residen y confluyen todos los recursos principales y por ello recibe todos los desplazamientos.

3. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y SOCIECONOMICA

El área comarcal del entorno de Jaén, determinada sobre la base del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén, (2014) está integrada por los municipios de Torredelcampo, Torredonjimeno Fuensanta de Martos, Fuerte del Rey, Jamilena, Martos, Valdepeñas de Jaén, Villatorres, los Villares, Mancha Real, Mengibar, la Guardia de Jaén y Pegalajar, e influye en parte del territorio organizado a partir de ciudades con núcleos de población medios, como Andújar, Linares y Úbeda.

3.1 El Medio Físico¹

Desde un punto de vista del sistema de transportes los elementos que condicionan al medio físico, son el relieve y la hidrografía, ya que son los que más influyen en el desarrollo de las redes de transportes.

Jaén está delimitada por Sierra Morena emplazada en la Sierra de Andújar. Otro elemento definido lo encontramos con la Sierra de Jabalcuz y la Sierra de los Propios, y la Sierra Grande, más conocida quizás como Sierra Mágina. Estribaciones todas de la Cordillera Subbética.

Y por último nos encontramos con la cuenca del Río Guadalquivir y sus numerosos afluentes, como el Guadalbullón, el Guadalimar, el Guadiel o el Arroyo Salado de Arjona.

En cuanto a los límites, Jaén se encuentra al norte delimitado por los municipios de Mengibar y Villatorres, noroeste por Cazalilla y noreste por Begijar. Al oeste por los municipios de Fuerte del Rey y Torredelcampo y al sureste por los Villares de Jaén. Al sur Valdepeñas y al sureste encontramos su límite con Campillo de Arenas. Por último al este limita con Mancha Real, la Guardia de Jaén y Pegalajar.

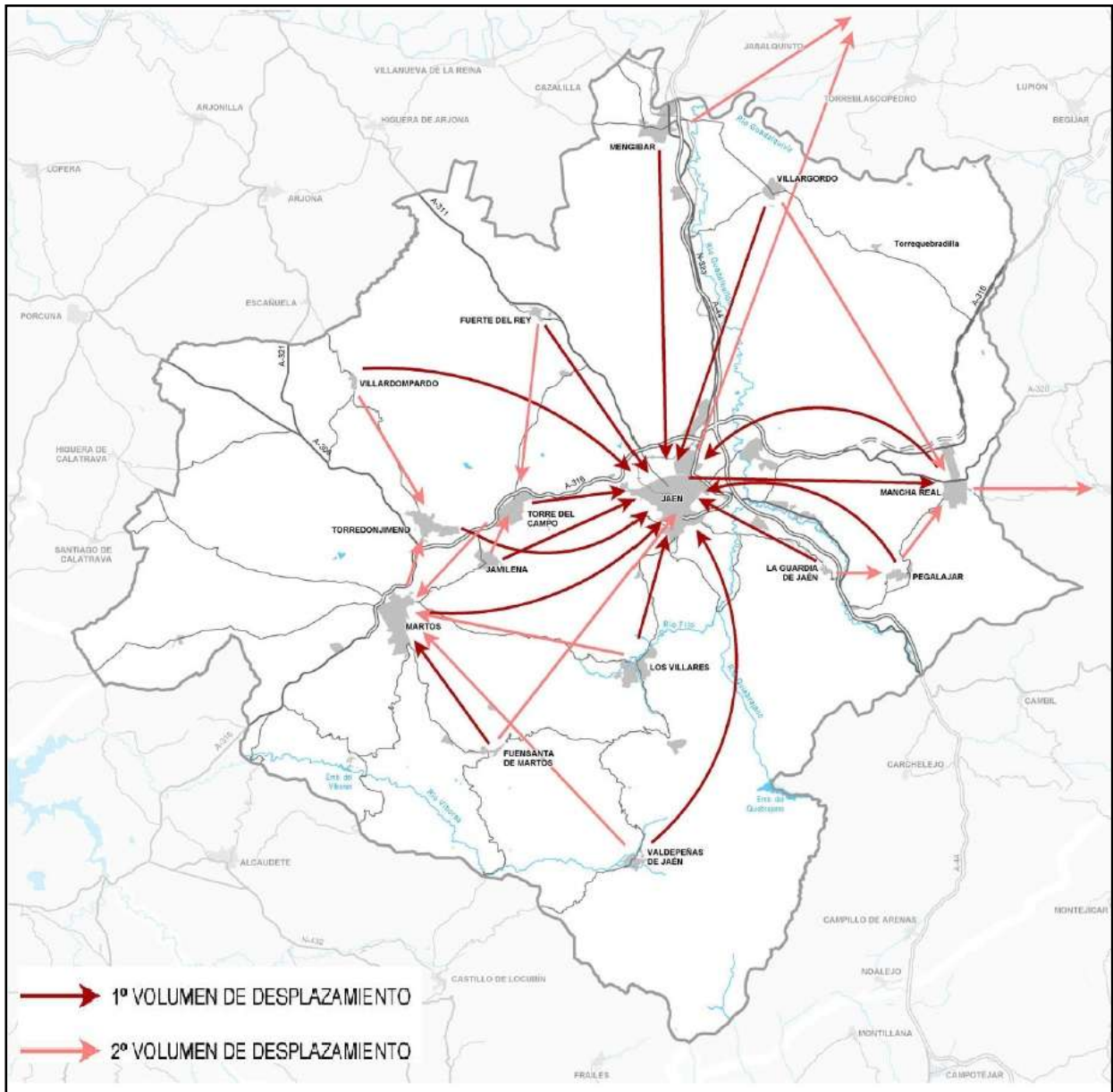
¹ Datos Atlas de Andalucía multimedia 2000. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Instituto de Cartografía de Andalucía

3.2 Región Urbana de Jaén

La región urbana de Jaén, es un sistema de ciudades que se articula en torno a la capital. Las principales relaciones de su estructura interna dependen básicamente de las funciones que realizan sus nodos y de los vínculos que mantienen entre sí y con la ciudad. Este territorio se sitúa en diferentes niveles en el sistema urbano, y según las funciones que se tomen como referencia en cada una de las múltiples redes de ciudades de las que formen parte, por lo que no existe una única jerarquía urbana, sino que cada una dependerá de las actividades sobre las que se establecen las redes de las localidades (Rodríguez, Cohard J.C. 2003).

Cuando hablamos de región urbana surgen conceptos como “*área económica Funcional*” Fox, K.A y Kumar, T.K (1965) basados en el criterio de participación en los mercados de trabajo metropolitanos, donde una ciudad sería el centro de destino de los desplazamientos laborales mayoritarios. O el del autor Ferial Toribio, J.M (1992) “*ámbito con organización centralizada*” aplicando criterios de accesibilidad, que se pueda llegar a la capital en 30 minutos desde los municipios con los que mantiene fuertes interrelaciones funcionales, (Mapa 1) como suministrador y receptor de productos y servicios, comparta en gran medida un mercado de trabajo local, siendo aquí muy importante las empresas concesionarias de autobuses interurbanos, que operan en el área de influencia del consorcio, ya que van a llevar a cabo este objetivo tan importante de accesibilidad. Una red empresarial que va a favorecer el sistema productivo del área de influencia reduciendo los tiempos y costes en los desplazamientos, gracias a que operan bajo el paraguas de un ente de la administración como es el CTM-Jaén.

Figura 1 Desplazamientos



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén, 2014

3.3 El sistema productivo

Los sistemas productivos locales son los referentes territoriales o unidades en los que las economías de producción dentro de las empresas se funden con las economías externas locales, superando así el análisis según tipos de empresa, ya que lo importante es la interacción de las diversas economías locales. Así pues, junto a las relaciones económicas y técnicas de producción resultan esenciales para el desarrollo económico local las relaciones sociales y el fomento de la cultura emprendedora, la formación de redes asociativas entre actores locales y la construcción de lo que hoy denominamos “capital social”.

“Las fronteras de los sistemas productivos locales no tienen por qué coincidir con las fronteras municipales” (Alburquerque, F. 2001). Una reflexión que se comparte, un ente administrativo como el consorcio no puede anclarse a la circunscripción del área o región urbana, sino que tiene que ampliar sus competencias administrativas para poder operar a niveles de la provincia y no solo al ámbito territorial del área que en definitiva es para finalidad que se ha creado.

Por ello el CTM-Jaén, no puede dejar esta oportunidad ahora que cambia su apellido de ir más lejos en el ámbito local, y este instrumento sea un verdadero desarrollador económico del ámbito local.

Como instrumento del Desarrollo Local va a reducir estas fronteras, acercando los tres niveles territoriales (central, provincial y municipal) a un solo ente que invierta los fondos públicos en las empresas operadoras y en los municipios para implementar este desarrollo local.

Este autor ya lo veía como una *“cuestión crucial”* ya que *“para impulsar el desarrollo económico local, es la construcción de una oferta territorial apropiada de servicios de desarrollo empresarial para microempresas y pequeñas empresas: entre otros, servicios de información tecnológica y de mercados, de innovación de productos y procesos productivos, de capacitación técnica y gestión empresarial, de cooperación entre empresas, de comercialización y control de calidad, y de asesoramiento financiero”* (Alburquerque, F. 2001).

Alburquerque sugiere que para impulsar el desarrollo económico local no sólo es preciso utilizar mejor los recursos endógenos sino también aprovechar las oportunidades de dinamismo externo existentes. Lo importante es saber endogeneizar los impactos favorables de dichas oportunidades externas mediante una estrategia de desarrollo definida y consensuada por los diferentes actores locales. De este modo, debe evitarse la identificación de las iniciativas de desarrollo económico local como procesos cerrados en mercados locales que aprovechan únicamente recursos locales.

Algunas iniciativas de desarrollo local buscan espacios de mutuo beneficio entre las grandes empresas y los sistemas locales de empresas, tratando de impulsar esquemas de subcontratación basados en la calidad y en la cooperación empresarial. Este hecho muestra la importancia de establecer negociaciones destinadas a fortalecer las relaciones económicas de las microempresas con las grandes empresas, con miras a superar el nivel de la subcontratación dependiente de carácter precario.

Se advierte también la necesidad de superar la lógica de actuaciones dispersas movidas por la perspectiva del desarrollo asistencial. El desarrollo económico local no es solamente desarrollo social. Se trata de alentar la introducción de innovaciones tecnológicas, de gestión, sociales, e institucionales en el seno de los sistemas productivos locales, a fin de generar condiciones de creación de empleo e ingresos de forma viable y sostenida. Una administración como la Junta de Andalucía que apuesta por el CTM-Jaén, para articular la cooperación empresarial con las distintas administraciones y los distintos actores para hacer esto una realidad.

4. EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL Y SU FORMA DE GESTIÓN.

Antonio Vázquez Barquero (1988) da una definición del Desarrollo Económico Local “*como un proceso de crecimiento y cambio estructural que mediante la utilización del potencial de desarrollo existente en el territorio conduce a la mejora del bienestar de la población de una localidad o una región. Cuando la comunidad local es capaz de liderar el proceso de cambio estructural, la forma de desarrollo se puede convenir en denominarla desarrollo local endógeno*”

Otros autores como Gilbert Dalla, define el “*Desarrollo*” como, “*El desarrollo no es algo adquirido, algo fijo. Todos los países, todas las sociedades y territorios están en vías de desarrollo. Sólo se puede hablar de él cuando hay acción, cuando las cosas se mueven*” (Dalla Rosada, G. 1999).

El concepto de local, como espacio, ha sido considerado por muchos autores como un lugar donde comenzar a solucionar los problemas para conseguirlo de manera efectiva a escala global.

Desde el espacio local, desde lo cercano es donde se tienen que emplear los recursos para conseguir un desarrollo que trascienda de este espacio local a una escala regional o nacional.

El profesor Germán Valcárcel (1999) “*Bases de desarrollo local sustentable*”, recopila estas citas sobre desarrollo local:

“*El Desarrollo Local es una acción global de movilización de los actores locales, con el fin de valorizar los recursos humanos y materiales de un territorio dado manteniendo una negociación o diálogo con los centros de decisión económicos, sociales y políticos en donde se integran y de los que dependen*” (Houée, P.1989).

“*Es el esfuerzo de concertación y planificación emprendido por el conjunto de representantes de todos los medios, gubernamental, privado, sindical y comunitario, a fin de desarrollar la economía de un microterritorio*” (definición adoptada en el Coloquio Europa-América del Norte sobre Desarrollo Local, celebrado en Montreal en diciembre de 1988).

“Una política de desarrollo económico, aplicada por los agentes locales en un territorio coherente, generalmente, subregional” (Dirección General de Políticas Regionales, 2010).

Francisco Albuquerque (2001), propone un análisis teórico de la economía y el territorio vinculado a la escala local, lo que revaloriza, por ejemplo, la producción empresarial y los recursos territoriales.

Introduciendo este autor otro atributo más, como es la economía, las definiciones de desarrollo local que se han aportado en el trabajo van enfocadas al territorio, y al entrar en liza el elemento de la economía el desarrollo local se ve como una modalidad donde los poderes públicos entran a canalizar la producción y el consumo a través la acción política, siendo así otro elemento fundamental para el Desarrollo Económico Local.

Como ha señalado el profesor Fabio Sforzi, *“el aspecto local del desarrollo económico ha pasado de un estado de marginalidad teórica a ser el centro de atención tanto del discurso científico como de los intereses de los responsables de las políticas públicas”* (Sforzi, F. 1999).

Este autor en su obra *“la teoría marshalliana para explicar el Desarrollo local”* hace referencia a que las distintas escuelas de pensamiento económico no se han limitado a las teorías de Christaller, (1933) y Losch, (1938) sino que se han decantado por la Economía regional de Hoover (1986) o la Ciencia regional de Isard (1975) orientadas a introducir el espacio en el análisis económico y poniendo en valor la teoría marshalliana², poniéndolas en valor y fundamento para la interpretación del desarrollo económico, como para definir una estrategia política dirigida a promover el Desarrollo Local.

Una vez definido *“el Desarrollo Económico Local”* lo que se puede aportar, una vez visto el sentido de estos autores, es claro. Para llevarlo a cabo, se necesita apostar por su tejido empresarial y productivo, solo así se conseguirá mejorar la calidad de los habitantes, favorecer sus vías de comunicación y movilidad para un mejor desarrollo. Todo esto con una participación activa de los poderes públicos. Ya que en situaciones de crisis los primeros que se resienten precisamente son los ámbitos locales ya que son el pilar donde se deben fomentar unas redes fuertes para que puedan resistir las épocas de crisis.

² Alfred Marshall *“Principios de Economía, 1890”*

Se introduce a continuación un análisis de la mejor forma de gestión pública del Desarrollo Económico Local. Ya que es la mejor y la más eficiente y eficaz según el enfoque que se ha dado en el Trabajo de Fin de Grado.

En primer lugar sería interesante hacer un análisis de la figura administrativa “Consortio”, ya que bajo el punto de vista de este trabajo, es la figura que mejor encaja con el Desarrollo Económico Local.

La ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en adelante (LRJSP), dota a la figura administrativa de un régimen jurídico más completo y se define en el artículo 118.

“1. Los consorcios son entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada, creadas por varias Administraciones Públicas o entidades integrantes del sector público institucional, entre sí o con participación de entidades privadas, para el desarrollo de actividades de interés común a todas ellas dentro del ámbito de sus competencias. 2. Los consorcios podrán realizar actividades de fomento, prestacionales o de gestión común de servicios públicos y cuantas otras estén previstas en las leyes. 3. Los consorcios podrán utilizarse para la gestión de los servicios públicos, en el marco de los convenios de cooperación transfronteriza en que participen las Administraciones españolas, y de acuerdo con las previsiones de los convenios internacionales ratificados por España en la materia.”

Esta definición es más rotunda y encaja más en el Desarrollo Local que lo que venía a exponer sobre esta figura la anterior legislación, ya que por ejemplo el artículo 57 de la Ley Reguladora de Bases del Régimen Local, Ley 7/1985 de 2 de abril, en adelante (LBRL), precisamente derogada por la LRJSP, nos abría el abanico no solo a los consorcios sino no a convenios administrativos. *“La cooperación económica, técnica y administrativa entre la Administración local y las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, tanto en servicios locales como en asuntos de interés común, se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante los consorcios o los convenios administrativos que suscriban”.*

Por lo que se comprueba, con la nueva legislación su efectividad para que los poderes públicos junto con la participación privada sea un dinamizador para el desarrollo local en cualquier ámbito, no solo el transporte, sino de cualquier actividad económica.

Lejos de analizarse la LRJSP, que no es objetivo de este trabajo, pero que sí se ha querido en este apartado dar unas pequeñas pinceladas ya que para resultaba imprescindible para fundamentar esta figura dentro del Desarrollo Económico Local.

En la práctica y precisamente es nuestro territorio, en Andalucía, donde esta figura ha sido escogida para el desarrollo Local con 95 consorcios, como veremos en el informe de la Cámara de Cuentas de Andalucía (2014). Pero a su vez también la más castigada con la entrada en vigor de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, en adelante LRSAL, que tras la grave crisis económica, los consorcios se han tenido que adaptarse o disolverse (Tabla 1).

Tabla 1 Consorcios Públicos Locales Disueltos tras la LRSAL

CONSORCIOS PÚBLICOS LOCALES ANDALUCES DISUELTOS TRAS LA ENTRADA EN VIGOR DE LA LRSAL		
Nº	Denominación	Provincia
1	Consortio los Vélez	Almería
2	Consortio para el Desarrollo de la Provincia de Almería	
3	Consortio para el Desarrollo Local de Abrucena y Fiñana	
4	Consortio para la gestión del servicio de recogida y tratamiento de residuos de Purchena-Sierro-Suffi	
5	Consortio Cultural del Marquesado	Granada
6	Consortio Ferial de la provincia de Granada	
7	Consortio Instituto Metropolitano del Taxi de Granada	
8	Consortio para el Desarrollo de Sierra Nevada	
9	Consortio Prestación Servicio recogida de Residuos Sólidos Marquesado Zenete	
10	Consortio Red Local de Promoción Económica, Formación y Empleo de Andalucía	
11	Consortio de Caminos "Alto Guadalquivir"	Jaén
12	Consortio de Caminos "Campiña Norte"	
13	Consortio de Caminos "La Loma"	
14	Consortio de Caminos "Segura y Las Villas"	
15	Consortio de Caminos "Sierra Mágina"	
16	Consortio de Caminos "Sierra Morena"	
17	Consortio de Caminos "Sierra Sur"	
18	Consortio de Promoción y Desarrollo Integral de la Zona Sur de Jaén	Málaga
19	Consortio para la promoción, desarrollo y consolidación del sector turístico del municipio de Vélez-Málaga	
20	C. Osuna-Écija	Sevilla
21	C. para la Mejora de la Hacienda Local	
22	Consortio del Palacio de Exposiciones y Congresos de Sevilla	

Fuente: Informe del Análisis de los Consorcios Públicos Locales de Andalucía (2014-2015).
Cámara de Cuentas de Andalucía Publicado BOJA Nº 196, Página 93, del 11/10/ 2016

A 15 de septiembre de 2015 había veintiséis consorcios locales andaluces que estaban disueltos, localizados la mayoría en las provincias de Jaén (8), Granada (7) y Sevilla (5).

Veintidós de los veintiséis consorcios disueltos lo hicieron con posterioridad a la entrada en vigor de la LRSAL, el 31 de diciembre de 2013. Y otros 44 Consorcios locales están sin actividad y a la espera de su disolución localizada la mayoría en las provincias de Almería (14), Sevilla (8) y Málaga (7), y en las de Jaén (3), Huelva (2) y Cádiz (2).

Esta ley obliga a todos los consorcios a adaptar sus Estatutos obligatoriamente, por la modificación de la ley 30/1992 de 26 de noviembre (vigente hasta 2 octubre de 2016), a la que añade la disposición adicional vigésima, y por la LRSAL, en cumplimiento de su Disposición Transitoria Sexta, teniendo un plazo de un año desde su entrada en vigor, poniendo como límite, antes del 1 de enero de 2015.

Por ejemplo el CTM-Jaén a fecha de hoy, está pendiente de aprobación por Consejo de Gobierno de la Junta de sus nuevos estatutos, ya que los trámites de adaptación si los llevó a cabo en plazo. Y por supuesto todos los consorcios de la Red de transportes de Andalucía (Almería, Algeciras, Cádiz, Málaga, Granada, Jaén, Sevilla, Huelva y Córdoba), han sido adscritos a la administración con mayor porcentaje de participación, por lo que quedan adscritos a la Junta de Andalucía, perdiendo la condición de Consorcio Local, aunque sigue actuando como un instrumento fundamental de desarrollo Económico Local en materia del transporte público.

El transporte es fundamental para que todos los ciudadanos puedan acceder a los servicios que otras ciudades no les ofrecen. Si tenemos una entidad más fuerte jurídicamente y respaldada por la LRSAL, este hecho da un valor añadido a la figura del Consorcio.

Y si la administración de adscripción, lo dotara de todas las competencias en materia de transporte de la provincia, tendría un empaque que antes no tenía, siendo por tanto un ente perteneciente a la administración instrumental de la Junta de Andalucía, pero con un potencial local mucho más fuerte y un verdadero instrumento de Desarrollo Local. Con lo cual se podrían beneficiar más ciudadanos y no solo los del ámbito del área metropolitana (Jaén, la Guardia de Jaén, los Villares, Torredelcampo, Jamilena, Pegalajar, Torredonjimeno, Fuerte del Rey, Mancha Real, Martos, Villatorres, Mengibar, Villargordo, Valdepeñas, Carchelejo,

Torres, Espeluy, Campillo del Rio, Albánchez Magina, Torreblascopedro), sino ampliar el ámbito a todos los municipios de la provincia de Jaén.

El informe de la Cámara de Cuentas de la Junta, nos dará una visión muy interesante de cómo han quedado adscritos los distintos Consorcios de la provincia de Jaén, ya que es un requisito imprescindible para su futuro.

Una ley la LRSAL, que ha regulado estrictamente esta figura que siempre ha tenido su origen en la cooperación interadministrativa y colaboración con las administraciones públicas, pero ahora al obligarse a estar adscrita a la administración mayoritaria, gana identidad.

A continuación se extrae del informe de la Cámara de Cuentas de Andalucía como han quedado a fecha de junio de 2016, adscritos los consorcios de la provincia de Jaén. (Tabla 2)

Tabla 2: Adscripción de los Consorcios de la provincia de Jaén

Conorcio	Administración de Adscripción
C. Aguas del Rumbiar	Diputación Provincial de Jaén
C. Aguas El Condado	
C. Aguas La Loma	
C. Aguas Sierra de Segura	
C. Aguas Víboras Quiebrajano	
C. Comarcal Prestac. Serv. Prev. y Ext. Incend. y Salv. Sierra de Segura	
C. Comarcal Prestación Serv. Prev. y Ext. Inc. y Salv. Sierra de Cazorla	
C. Desar. Cm. Las Villas	Ayuntamiento de Villacarrillo
C. Desar. Rural Cm. Sierra de Cazorla	sin datos sobre la adscripción
C. Desar. Rural de La Loma	CCAA Andalucía
C. Desarrollo Provincial de Jaén	Diputación Provincial de Jaén
C. Hacienda La Laguna de Baeza	CCAA Andalucía
C. Residuos Sólidos Urbanos Condado, Segura y Las Villas	Diputación Provincial de Jaén
C. Residuos Sólidos Urbanos Guadaquivir	
C. Residuos Sólidos Urbanos Guadalequivir	
C. Residuos Sólidos Urbanos Jaén-Sierra Sur	
C. Residuos Sólidos Urbanos La Loma	
C. Residuos Sólidos Urbanos Sierra de Cazorla	
C. Transporte Metropolitano Área de Jaén	CCAA Andalucía
C. U. Ctro. Asociado de la UNED Andrés Vandelvira Jaén	Estado

Fuente: Elaboración propia según datos Informe Cámara de Cuenta de Andalucía. 2014

En este cuadro se observa que la Diputación Provincial de Jaén, es la entidad que más asume la adscripción de los diferentes Consorcios locales, por ser la mayoritaria en sus respectivos Consejos de Administración. Siendo la Administración Autonómica la segunda con tres consorcios adscritos, y por último la administración del Estado con un consorcio adscrito.

Observando que 9 consorcios no se disponen de datos sobre su adscripción por lo que no habrán cumplido los trámites que la ley obliga y por lo tanto estarán pendientes de disolución.

Como conclusión, se puede apreciar que la figura administrativa del consorcio es la más adecuada y utilizada para el Desarrollo Económico y Local, y en materia de transporte es probado que el CTM-Jaén es fundamental, pero quedan dudas e incertidumbres de cómo se será afectado por la nueva legislación y aun habiendo perdido la condición de local, sea el eje que vertebre en un futuro unos beneficios para una parte de los ciudadanos, sino que logre competencias para que se beneficien todos los ciudadanos de la provincia.

5. EL CONSORCIO DE TRANSPORTE DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE JAÉN

5.1 Introducción

El Consorcio se constituyó con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte, en el ámbito territorial de los Municipios Consorciados, publicó sus estatutos el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, el 30 de enero de 2008, (páginas 46 a 54) y el 27 de octubre aprobándolos por Consejo de Administración.

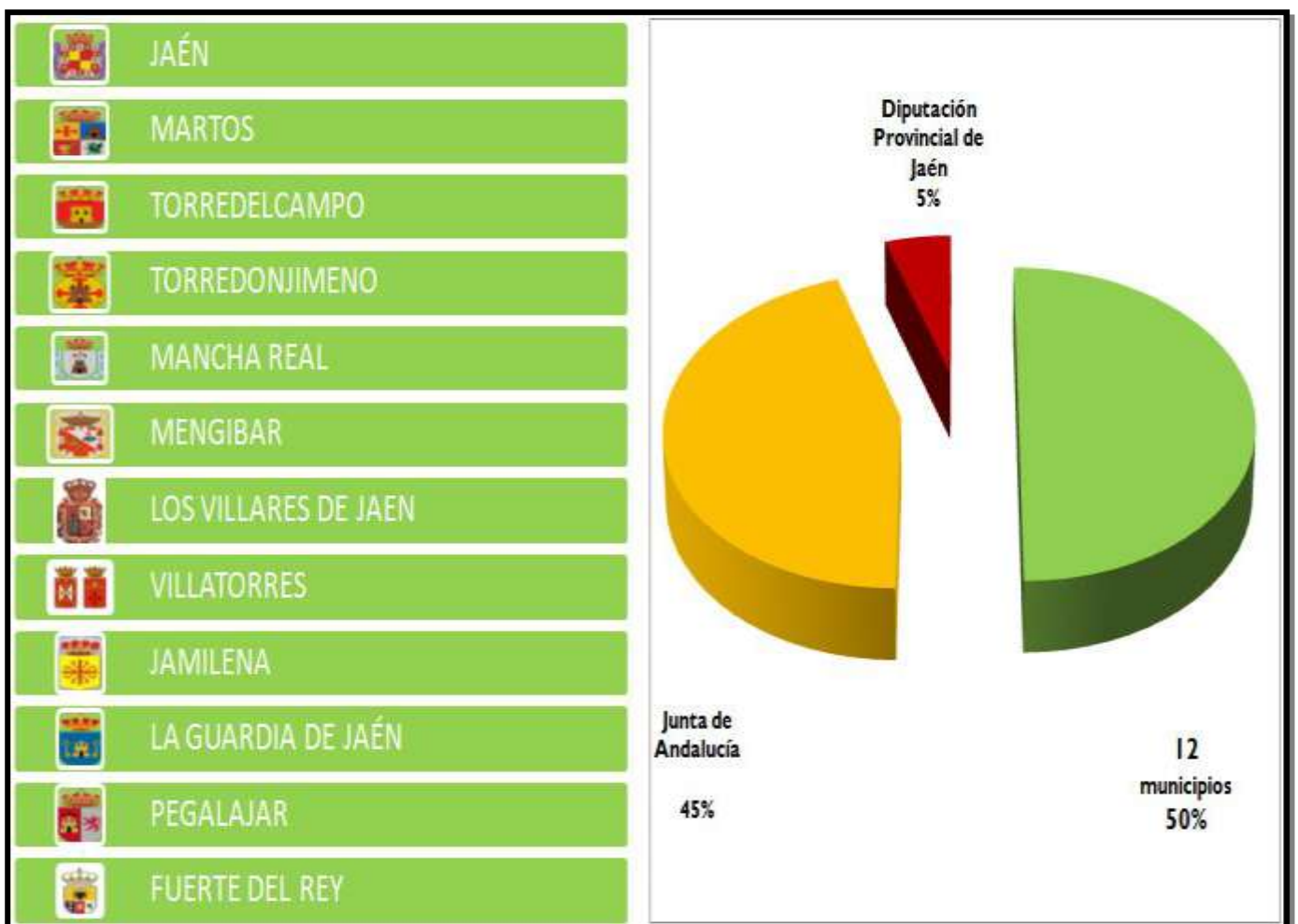
Los Ayuntamientos de Jaén, Fuerte del Rey, La Guardia de Jaén, Mengíbar, Torredelcampo, Los Villares, Villatorres, Jamilena, Martos, Torredonjimeno, Mancha Real, Pegalajar, la Diputación Provincial de Jaén y la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento y Vivienda, constituyen el CTM-Jaén, al amparo de lo establecido en los artículos 33 a 36 de la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación Municipal de Andalucía derogada por Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía artículos 78 a 82 en adelante (LAULA), los artículos 57, 58 y 87 (Artículo 87 derogado, expresamente, por la letra a) de la disposición derogatoria única de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público («B.O.E.» 2 octubre) en adelante RJSP, vigente desde el 2 octubre 2016), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (vigentes hasta 2 de octubre de 2016), del capítulo VI de los Consorcios, artículos 118 a 127 de la ley 40/2015 de 1 de octubre del Régimen Jurídico del Sector Público en adelante RJSP, y los artículos 25 a 29 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, y demás normativa de general aplicación.

Como podemos apreciar, esta figura administrativa está en plena y constante reforma, siendo esta última ley RJSP junto con LAULA, las leyes que dotan de contenido a esta figura tan importante para el Desarrollo Económico Local.

Actualmente las administraciones consorciadas son la Junta de Andalucía que es la que tiene mayor participación con un cuarenta y cinco por ciento, la Diputación Provincial de Jaén con un cinco por ciento y el resto de la participación, un cincuenta por ciento, se la reparten los

Ayuntamientos Consorciados de Jaén, Martos, Torredelcampo, Torredonjimeno, Mancha Real, Mengibar, Los Villares de Jaén, Villatorres, Jamilena, La Guardia de Jaén y Fuerte del Rey, proporcionalmente a la población, siendo estos miembros de pleno derecho en los órganos de decisión del consorcio (Gráfico 1). Y participando como miembros del consorcio pero no de pleno derecho, ya que acceden al consorcio por convenio de colaboración, los Ayuntamientos de Valdepeñas de Jaén, Villardompardo, Fuensanta de Martos, Espeluy, Carchelejo, Torreblascopedro y Torres, Albánchez de Mágina participando económicamente proporcionalmente a la población de derecho de los municipios.

Figura 2 Representación porcentual de la participación de las Administraciones que participan en el Consorcio de Transportes



Fuente: Página web del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén
(2017)

5.2 Ámbito Territorial

El CTM-Jaén, tiene que definir su ámbito territorial, que en principio será la zona de influencia que el Consorcio de Transportes opere, se ha utilizado “*Estudios de Movilidad Urbana del Plan de Ordenación del Territorio Aglomeración Urbana de Jaén*”2014, pero que en caso del estudio de implantación del CTM-Jaén datan de 1996. Por lo que se han tenido en cuenta factores que este estudio habían para redefinir el mejor plan de Desarrollo Económico para con el transporte.

Para todo estudio que se quiera hacer y sobre todo para implantar una zonificación en un área específica, se tiene que hacer un de inventario de Infraestructuras de transporte, definir las zonas de especialización productiva o equipamientos públicos, como son los Hospitales, Universidad, Centros Comerciales, Polígonos Industriales, grandes núcleos de población.

Todas las infraestructuras y zonas tienen distintas variables socioeconómicas comunes dentro del sistema productivo de la provincia, pero como estamos en el ámbito económico del sector del transporte, el criterio que se tomó fue el de las principales vías de comunicación por carretera alrededor de Jaén y la agrupación por corredores de los municipios del “*Estudio de Transportes de la comarca de Jaén. Asistencia técnica a la oficina de transportes en el área de Jaén*” (2007). Este definía siete ejes de transporte o corredores, de los cuales seis son radiales con centro en Jaén y uno transversal entre Andújar, Bailén y Linares.

Corredor 1-Norte (C1): hacia Bailén y Madrid, recorrido por la A44 E-902 que se benefician los municipios de Mengibar, Bailén, Villatorres por la JV-3011, Jabalquinto por la JV-3002, Linares por la A-302, Espelúy por la A-6076, Cazalilla y Villanueva de la Reina por la JV-2302.

Corredor 2-Este (C2): hacia Baeza, Úbeda y Albacete, recorrido por la A-316 y del que se beneficia Mancha Real por la A-320.

Corredor 3-Sureste (C3): Hacia Granada, recorrido por la A-44 E-902 y del que se beneficia Pegalajar por la JV-3241, y la Guardia de Jaén por la JV-2223

Corredor 4 –Sur (C4): hacia Alcalá la Real, recorrido por la A-6050 y del que se beneficia los Villares

Corredor 5-Oeste (C5): hacia Córdoba, recorrido por la A-316, del que se benefician Torredelcampo, Jamilena por la JV-2211, Torredonjimeno, Martos y Villardompardo por la JV-2335.

Corredor 6-Noroeste (C6): hacia Andújar, recorrido por la A-311, del que benefician Fuerte del Rey, Lahiguera y Andújar.

Corredor 7-Transversal (C7): desde Bailén por el Oeste hacia Andújar, Córdoba y Sevilla, recorrido por la A-4 E-05. Y desde Bailén por el Este hacia Linares, Úbeda y Albacete por la A-32. De este eje también se benefician Andújar, Linares y Bailén.

Llama la atención que el criterio a la hora de buscar el territorio de influencia, no se haya establecido por el sistema productivo de la provincia, una provincia de olivarera por excelencia, o por las zonas productivas que se encuentran exclusivamente en los polígonos industriales en torno a las ciudades o por áreas turísticas de las ciudades patrimonio de la Humanidad por su patrimonio cultura Úbeda y Baeza.

El criterio para que el consorcio sea un instrumento eficaz para el Desarrollo Económico Local, ha sido estos seis corredores (Gráfico 2) que va a coincidir con las diferentes concesiones de transporte interurbano que tienen las empresas operadoras:

C1 Jaén – Mengibar (concesionadas por la Empresas Grupo Samar y Autocares Jaén,)

C2 Jaén – Mancha Real (concesionadas por las empresas Muñoz Amezcua y Nex Continental Holding)

C3 Jaén – La Guardia – La Cerradura – Pegalajar (concesionadas por las empresas Autocares Montijano y Muñoz Amezcua)

C4 Jaén – Los Villares – Valdepeñas de Jaén (concesionada por la empresa Ana Álvaro Armenteros)

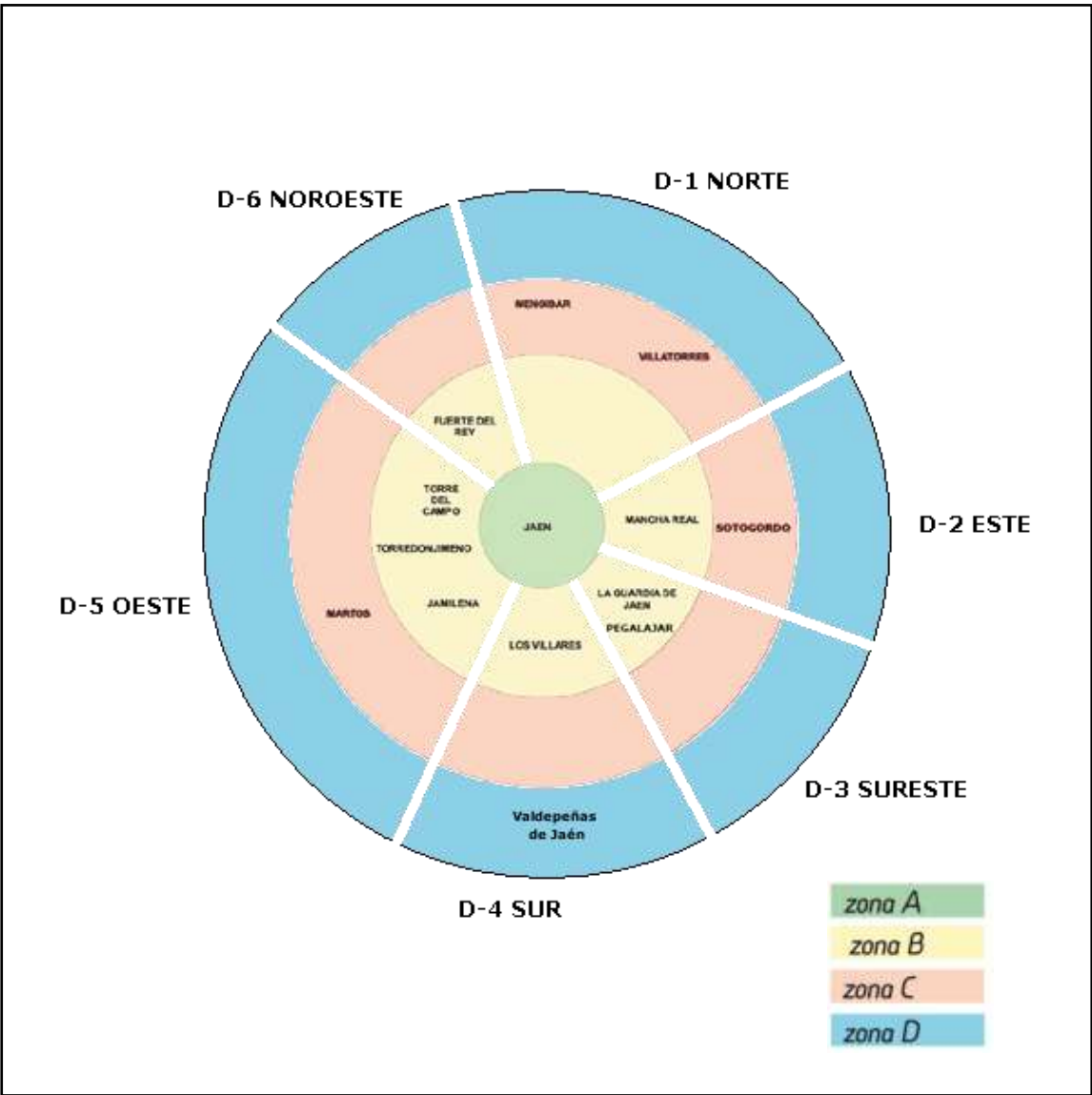
C5 Jaén – Torredelcampo – Torredonjimeno – Jamilena – Martos (concesionada por la empresa La Sepulvedana)

C6 Jaén – Fuerte del Rey (concesionada por la empresa Marcos Muñoz)

Entrando en liza los elementos de la oferta y la demanda empresarial (8 empresas operadoras de las concesiones del transporte interurbano) que también se verán beneficiados por la

gestión del CTM-Jaén que a través de los respectivos Contratos Programa se beneficiaran de las ventajas de pertenecer al Consorcio y la implantación de la tarjeta monedero, como un elemento que va a beneficiar tanto al tejido social, como al tejido empresarial que verá incrementado el número de viajeros en sus concesiones por la facilidades que este sistema de subvención al transporte público va a recibir cada usuario.

Figura 3 Corredores y zonas del Consorcio de Transporte Metropolitano



Fuente: Elaboración propia con datos Consorcio Transporte Metropolitano del área de Jaén (2017)

El marco tarifario integrado del Consorcio que rige la prestación de los servicios de transporte en el ámbito del Consorcio de Transportes, conlleva la necesidad de una gestión específica de los títulos de transporte emitidos por aquél en la red de autobuses metropolitanos y un sistema de pago a través de un Contrato Programa con los operadores.

Los aspectos y condicionantes de esta gestión para con el desarrollo local tienen que estar muy bien definidas ya que los ciudadanos tienen que percibir un beneficio para su adquisición ya que dentro de la influencia del consorcio estos van a tener un transporte mucho más barato y atractivo, y por ello van a estar dispuestos a desplazarse en la red de autobuses interurbanos para acceder a servicios en otras ciudades, o acceder a zonas productivas, universidad u otros, como el ocio.

Es interesante describir el elemento que va a favorecer el Desarrollo Económico Local la “tarjeta monedero”. Entran en juego nuevos conceptos, ya que antes de la implantación del consorcio, solo se accedía por título de transporte a través del billete sencillo, que seguirá siendo válido pero con una gran diferencia de precio ante la tarjeta monedero. Conceptos como multiviaje, cancelación de tarjeta, trasbordos, saltos, zonas, imagen corporativa, y una serie de ventajas que hasta la implantación del consorcio no se tenía.

Los ciudadanos los han aceptado muy bien, y se han familiarizado rápidamente a ellos, viendo una imagen de modernidad y sobre todo de eficacia y eficiencia en el transporte, que ha hecho mejorar los números de viajes por la satisfacción de estos.

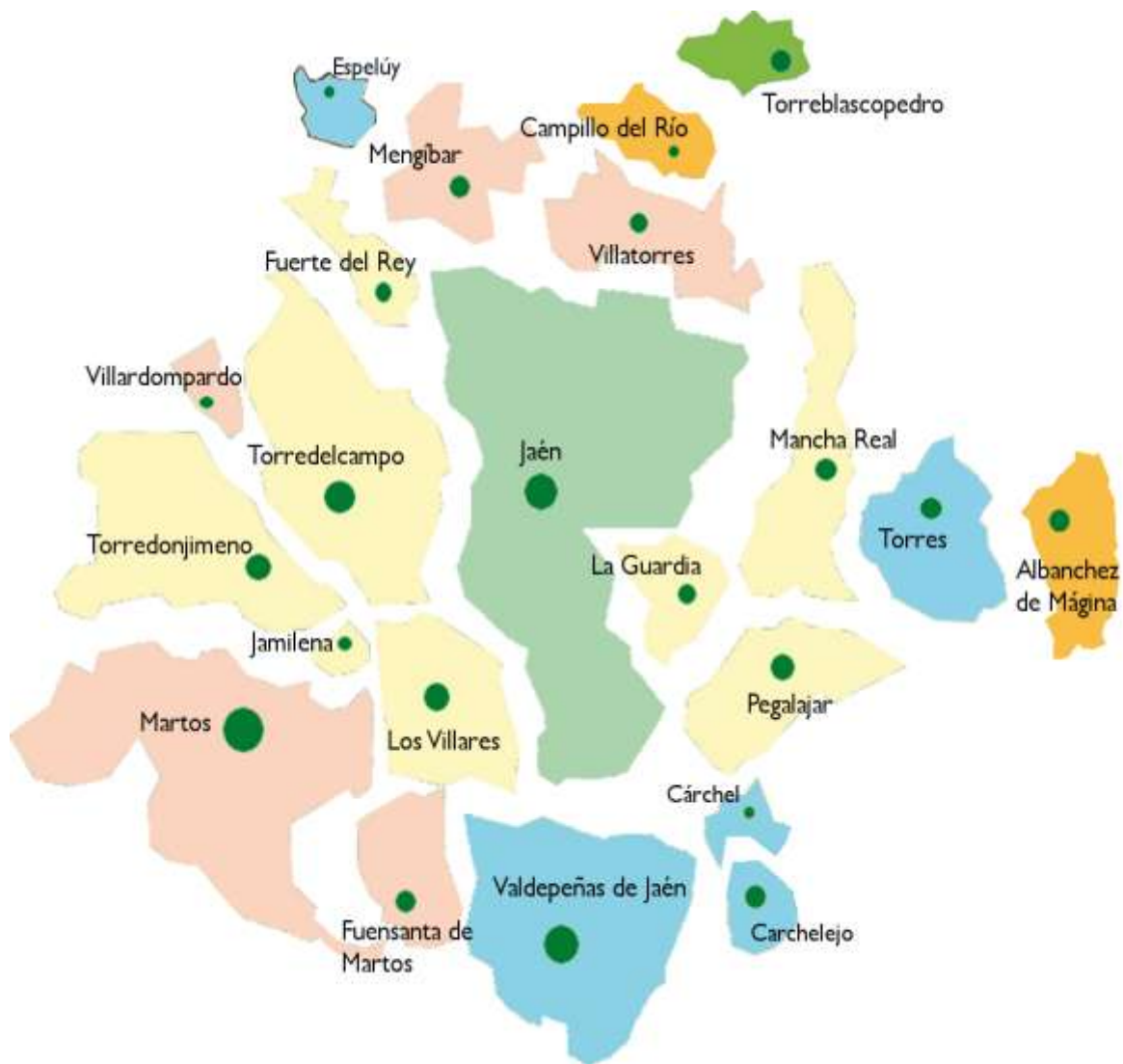
Más de un millón anuales, más de 15.000 tarjetas operativas, nuevas marquesinas en todas las localidades del ámbito del consorcio, más modernas y accesibles llevando a cabo una gran inversión en infraestructuras. Mejora en los apeaderos y Estaciones con la instalación de redes wifi, bicicleteros y elementos de información de horarios.

Las empresas concesionarias de autobuses se ven beneficiadas en rotulación de autobuses, renovación de flota, dotación de equipamientos en autobuses, canceladores, nuevas tecnologías dentro de los autobuses (red wifi), dotación de plazas para mejor accesibilidad de las personas de movilidad reducida. Inyectando, en definitiva, una inversión económica que hará que estas empresas sean más competitivas con respecto a otras provincias.

Volviendo a los nuevos conceptos, el tratamiento zonal viene establecido por el número de “saltos” que es necesario realizar en cada viaje para pasar de la zona tarifaria de origen a la zona tarifaria de destino. En función de ello, para cada una de las categorías antes definidas existirán tres tipos de títulos diferenciados, de 0, 1, 2, 3, 4, 5... 15, “saltos”.

Por lo que la zona A, se corresponde con el ámbito territorial de actuación de Jaén. Las zonas B, C, D, E, F, etc...: en la corona metropolitana, que corresponden con zonas concéntricas entre si y, a su vez, a la zona A. (Figura 4)

Figura 4 Ámbito Zonal



<p>zona A</p> <p>Jaén Las Infantas Grañena La Yuca La Imora Jabalruz</p>	<p>zona B</p> <p>La Guardia de Jaén Campo Olivo Venta Matías Ciudad Jardín Curvín</p> <p>Los Villares Torredelcampo Jamilena Pegalajar La Cerradura Torredonjimeno Fuerte del Rey Mancha Real (Excepto Sotogordo)</p>	<p>zona C</p> <p>Martos La Carrasca Las Casillas Villarabajo</p> <p>Villatorres Torrequebradilla Vados de Torralba Villargordo</p> <p>Mengíbar Geolit</p> <p>Sotogordo (Pertenece a Mancha Real)</p> <p>Villardompardo</p>	<p>zona D</p> <p>Valdepeñas de Jaén Carchel Carchelejo Torres Espelúy</p>
			<p>zona E</p> <p>Campillo del Río Albanchez de Mágina</p>
			<p>zona F</p> <p>Torreblascopedro</p>

Fuente: Elaboración propia con datos del Consorcio de Transporte (2017)

El mapa se puede apreciar el ámbito territorial o zonificación, el cual se divide por zonas en este caso seis colores que cada color va a representar una zona que lleva aparejada un salto determinado, así la zona verde tendrá cero saltos, la amarilla un salto, la rosa dos saltos, la azul tres saltos, la naranja cuatro saltos y la verde oscura cinco saltos.

Otro concepto nuevo es el trasbordo, que es básicamente cuando un usuario hace uso del transporte, lo que tarde desde que usa la tarjeta la primera vez hasta la utiliza una segunda vez en otro autobús.

Los tiempos permitidos para la realización de trasbordos serán contabilizados desde el momento en que sea realizada la primera cancelación. Los tiempos establecidos en función del número de “saltos” registrados en el consumo de tarjeta efectuado al realizar la primera cancelación son los siguientes: 0 saltos: 45 minutos. 1 salto: 50 minutos. 2 saltos: 60 minutos. 3 saltos: 75 minutos. 4 saltos: 90 minutos

En el ámbito territorial del CTM-Jaén seguirán vigentes las tarifas especiales para algunos colectivos sociales (pensionistas, familias numerosas, etc.), así como las correspondientes a los servicios urbanos de transporte público de Jaén dentro de su ámbito de actuación.

Pero para que todo esto se pueda llevar a cabo se necesita que dentro del área de influencia del Consorcio se defina dentro del ámbito zonal un marco tarifario, ya que el elemento económico es el más importante para que se lleve a cabo con éxito el desarrollo local de la provincia.

Un marco tarifario que va a dar un valor económico de referencia dentro de cada salto al viaje del usuario, bonificando una parte importante del viaje. Articulando un sistema con el conjunto de empresas concesionarias para compensar económicamente el viaje del usuario.

Siendo por tanto el éxito tan importante de un ente de esta característica operando un municipio, dando unas ventajas para su desarrollo económico.

La influencia del CTM-Jaén actualmente para la gestión del Transporte Público favoreciendo así su Desarrollo Económico, abarca a diecinueve municipios: de los doce (Jaén, Martos, Torredelcampo, Torredonjimeno, Mancha Real, Mengibar, Los Villares de Jaén, Villatorres, Jamilena, La Guardia de Jaén y Fuerte del Rey) que son de pleno derecho y siete municipios (Valdepeñas de Jaén, Villardompardo, Fuensanta de Martos, Espeluy, Carchelejo, Torreblascopedro, Torres y Albanchez de Mágina) que se han ido incorporando por convenios de colaboración de los entornos no metropolitanos (Figura 5).

Esta figura al delegar las competencias del Transporte Autonómico en el Consorcio, definiendo en el convenio de colaboración todo lo que la Administración quiera que competa al Consorcio cedente, como por ejemplo tráfico, paradas....

Por lo que esta figura que articula la expansión que hasta la entrada de la LRSAL, era la utilizada, ahora con la nueva legislación y la adscripción esto no se está llevando a cabo, y el convenio de colaboración de entornos no metropolitanos, al día de hoy está pendiente de prorrogar. Una situación que estrangula esta figura e impide que se pueda crecer quedando la situación actual como se aprecia en la (Figura 4).

5.3 Dependencia Orgánica

La dependencia del CTM-Jaén en materia orgánica corresponde a la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, entidad a la que queda adscrita por la disposición adicional vigésima LRSAL, correspondiendo a la titular de la Consejería la Presidencia del Consejo de Administración del Consorcio y a la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento dicha presidencia en ausencia de esta.

Habiendo un Coordinador de Consorcios de Andalucía, dependiente de la Dirección General de Movilidad, el cual hará funciones de coordinación con los Gerentes, en materia de Gestión, Administración, y otras tareas, las cuales van a servir de enlace entre la Dirección General de Movilidad y los Consorcios de Transportes de la Red de Andalucía

Siendo estas tres figuras miembros con voz y voto en el Consejo de Administración.

La situación en la que se encuentra actualmente el Consorcio, en esta materia, es la espera por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, para aprobar sus Estatutos, ya que como se ha vendido exponiendo a lo largo del trabajo de fin de grado, es un requisito imprescindible para su organización y supervivencia.

5.4 Estructura Organizativa

Esta se compone de unos órganos de decisión y unos de consulta:

- Órganos de Decisión:

■ Presidencia del Consorcio:

La presidencia corresponde a la Consejería de la Junta de Andalucía, que en su ausencia, será el Director General de Movilidad quién ocupe dichas funciones, y como representante de la Junta con voz y voto, también acudirá el Delegado Territorial de Fomento y Vivienda, y el Presidente de la Diputación Provincial de Jaén o en su ausencia el Diputado del Área en que se delegue, actuando de Secretario del Consejo el Secretario Interventor del CTM-Jaén y el Director Gerente como responsable de la Dirección del Consorcio de Transporte, por último con voz pero sin voto el Coordinador de los Consorcios de la Junta de Andalucía.

- Consejo de Administración:

En cuanto al órgano decisor del Consejo de Administración, lo conforman los siguientes miembros de pleno derecho, Representación de los Alcaldes de los 12 municipios consorciados (Jaén, Martos, Torredelcampo, Torredonjimeno, Mancha Real, Mengibar, Los Villares de Jaén, Villatorres, Jamilena, La Guardia de Jaén y Fuerte del Rey) actuando como Vicepresidente el Alcalde de Jaén o Concejales que se delegue dicha, función.

- Comité Ejecutivo (en caso de su creación)

- Gerencia

- **Órganos de Consulta:**

- Comisión técnica y de participación social

- Comité Consultivo (en caso de su creación)

La figura administrativa “convenios de colaboración” va a influir en la organización el Consorcio ya que es una forma jurídica que dota de competencia al consorcio.

Se utilizan actualmente y que después de la nueva legislación todavía no se ha resuelto, si se va a poder seguir utilizándose.

Se define en el artículo 62.3 de la LAULA “3. Son instrumentos para la cooperación territorial: a) Los convenios de cooperación. b) Las redes de cooperación. c) Cualquier otra modalidad de cooperación interadministrativa que no dé lugar a la creación de un ente con personalidad jurídica, que pudiera establecerse para el desempeño de servicios, obras o iniciativas de interés para la cooperación territorial en Andalucía y que se ajuste a los fines y principios de la presente ley”.

5.5 Funciones y competencias para la gestión de servicios de Transporte Público por Convenio de Colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.

Ya hemos visto el régimen jurídico del Consorcio, pero donde realmente se ceden las competencias para la gestión del transporte, es por Resolución de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras públicas y Transportes, siendo la Resolución de 22 de enero de 2009.

Es muy importante para el Consorcio esta figura ya que es la que ordena las competencias del transporte, y de ahí el motivo por el que se suscribe el “*Convenio de Colaboración*” entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el CTM-Jaén para la gestión de servicios de transportes público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

Con la nueva legislación que hemos apuntado el marco normativo está pendiente, siendo ahora un ente instrumental y dependiente de la Junta de Andalucía.

De acuerdo con el “Art. 4º de sus Estatutos, el Consorcio de Transportes Metropolitano del Área de Jaén, en el marco de lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, tiene competencia en las siguientes materias: La propuesta de elaboración y de aprobación inicial del Plan de Transporte Metropolitano. La propuesta de modificaciones que no supongan la revisión del Plan de Transporte Metropolitano. La participación en la redacción del Plan de Transporte Metropolitano y en la de sus modificaciones y revisiones. La ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Ordenación y coordinación del resto de transportes no incluidos en el apartado anterior que se desarrollen en el ámbito metropolitano, en los términos que establezca el Plan de Transporte Metropolitano. La gestión del Plan de Transporte Metropolitano. El establecimiento del marco tarifario para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio. Promoción de la imagen unificada del sistema de transportes del Área de Jaén. Promoción del Transporte Público. Fijar las cantidades a recibir por las empresas operadoras de transporte con arreglo a los criterios que se establezcan en el Plan de Transporte Metropolitano, teniendo en

consideración la exigencia de obligaciones de servicio público. Distribuir las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Transporte Metropolitano y en los contratos programa que a estos efectos pudieran suscribirse con las empresas operadoras de transporte”.

El (BOJA núm. 39, página.53-56. de 26 de febrero de 2009) incluye todas las estipulaciones sobre la materia de delegación de competencias y todas las materias detalladas, extrayendo solo por no extendernos la estipulación primera, *“Primera. La Consejería de Obras Públicas y Transportes faculta al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén para que asuma todas las competencias en materia de gestión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera y, en concreto, el ejercicio de las siguientes: a) Régimen tarifario y la determinación y abono por el Consorcio de las compensaciones que, en su caso, haya de percibir el concesionario en función del título concesional, sin perjuicio de la competencia de la Junta de Andalucía sobre la tarifa partícipe de empresa del conjunto de la concesión. b) Modificación de tráficos. c) Creación, modificación o supresión de líneas o servicios. d) Modificación de itinerarios, expediciones, calendarios y horarios. e) Determinación de lugares de parada. f) Viajeros de pie. g) Servicios mínimos. h) Material móvil. i) Transmisión de concesiones. j) Unificación de concesiones y k) Extinción de las concesiones”*

Pero como el consorcio nace con unas entidades concretas con intereses metropolitanos dentro de la región urbana, y la tendencia de esta figura es ampliar las competencias a entornos no metropolitanos para así ser un instrumento verdadero de Desarrollo Económico de una provincia y que no se quede estacado solo para una pequeña porción de población.

Esto supuso para el consorcio de Jaén, adherirse al convenio de colaboración suscrito por los consorcios ya creados (Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar y Almería) para el desarrollo de actuaciones de Fomento y Mejora de los Servicios de Transporte Público Regular de viajeros por Carretera de uso general en entornos no metropolitanos. El (BOJA núm. 34 páginas 49 a 51, 18 de febrero de 2008) renovado por Resolución 16 de abril de 2012, (BOJA NÚM. 89 páginas 61 A 62 de 8 de mayo de 2012). Y en suspenso hasta que se aprueben los respectivos Estatutos.

6. HACIA DONDE SE DIRIGEN LOS CONSORCIOS DE TRANSPORTE METROPOLITANO

Ha quedado claro que la RSAL, ha dotado de mayor contenido jurídico a esta figura, pero lo que es cierto que las novedades introducidas en el régimen legal de los consorcios administrativos por las leyes 27/2013 y 15/2014, han modificado la regulación previa que se establecía en las leyes 7/1985 y 30/1992, por lo que no queda claro si la figura es una apuesta de los legisladores o no, como habla Toscano en su trabajo el “*Consortio administrativo en la Encrucijada*” (Toscano Gil, F. 2015).

En él se analizan las soluciones y problemas que plantean estas dos leyes, para determinar si, tras la encrucijada en que la reforma ha situado a esta clásica institución, el consorcio administrativo ha encontrado su final, o, por el contrario, simplemente ha sido redimensionado. Visión que se comparte en este Trabajo de Fin de Grado, ya que es una verdadera incógnita que todavía a día de hoy no se ha despejado. Estamos en una indefinición más acuciada que con la anterior legislación. Una situación que va más a intereses políticos que a intereses de gestión de servicios públicos en aras al Desarrollo Económico Local.

“las diferentes administraciones públicas, ya sean de carácter estatal, autonómico o local, están llevando a cabo, en mayor o menor medida, procesos que suponen un adelgazamiento de su estructura organizativa, adelgazamiento que se ha visto incrementado por la reducción de costes provocada en el seno de las administraciones como consecuencia de la actual situación de crisis económica, y de la mala praxis en años anteriores, no dejándose indiferentes por la figura que nos ocupa, ya que nos vemos abocados a pensar que lejos de fortalecer esta figura como instrumento de cooperación interadministrativa, se dirige a un control más estricto para conocer si es necesaria o no dentro de esta segunda Modernización de la administración. Por lo que entendemos que estamos más en clave de adelgazamiento de la llamada administración paralela, o administración instrumental de la administraciones que de una regulación de la RSAL, para poder suprimir entes innecesarios o publicados” (Fernández Castaño y Casa Lillo 2016).

Es sin duda una reflexión que se debe de tener en cuenta a, los Consorcios se le ha dado una nueva regulación, para acabar mejor con ellos y contribuir a la mala gestión pública en años anteriores que han contribuido al sobredimensionamiento de la Administración Instrumental.

El protagonismo de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, al que pertenece el CTM-Jaén, y la dirección hacia donde se dirige, sigue siendo hoy, pasados ya casi cuatro años, una incógnita. Y este artículo de Toscano ve la encrucijada más como un laberinto, en donde se prevé, que muchos de estos consorcios se queden en el camino porque no se adapten sus estatutos, o las diferentes trabas que ponen para su existencia como, por ejemplo que estén saneados y no tengan déficit en sus presupuestos.

Ambos artículos son complementarios ya que uno se refiere a esta encrucijada, y otro con una visión más hacia la necesidad de existencia de estos.

Toscano nos vienen a poner de relevancia que *“este sistema de gestión se ajusta bien a las actuales determinaciones del Plan de ordenación del territorio de Andalucía, aprobado por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, del Consejo de Gobierno, que ha venido a ratificar la bondad del mismo, al establecer entre sus directrices la de impulsar la creación de estos consorcios (apartado 54.3). Al mismo tiempo, los planes de ordenación del territorio de las aglomeraciones urbanas andaluzas, confirman en mayor o menor medida este modelo de gestión. Y, finalmente, la nueva LAULA aprobada en el año 2010 potencia la figura del Consorcio local mediante su tipificación en su Título V. Todo ello, nos sitúa ante un panorama en el que este instrumento, el Consorcio metropolitano, goza de un alto grado de implantación y consolidación”* (Toscano Gil, F. 2011).

En esta línea la administración autonómica lejos de desmantelarlos los ha adscrito a la Consejería de Fomento y Vivienda, estando ahora mismo en un proceso de adaptación de redefinición, ya que se entiende su fundamental papel en el desarrollo del transporte en las aglomeraciones urbanas andaluzas.

Hacia donde se dirigen los Consorcios sigue siendo una incógnita, ya que el proceso de adaptación está siendo demasiado largo, y esto denota que su existencia o no, está en manos de las distintas voluntades políticas, más que de una cuestión de eficacia, eficiencia de un ente que está demostrado por sus números, más de un millón de viajeros al año en el área metropolitana de Jaén, que es fundamental para el desarrollo Económico Local de la provincia de Jaén y más de 15,39 millones de viajes en los nueve Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía, en el primer trimestre del año 2017, lo que supone un crecimiento del 2,01% en el mismo periodo de 2016.

7. CONCLUSIONES

La centralidad ha sido fundamental verla en el Trabajo de Fin de Grado, no solo como localización de las actividades económicas que van a coincidir con el núcleo de población, donde más personas se concentran por tener intereses comunes. Sino que es clave a la hora de organizar recursos.

La “región urbana” o “área metropolitana” toma mucha fuerza ya que la frontera del día a día con la, movilidad de personas entre el lugar de residencia, estudios Universitarios, trabajo, ocio, consumo y otros desplazamientos, se ven superadas, siendo estos el motor de la economía, de ahí la importancia que estas fronteras cada vez estén más alejadas del lugar central. Pero a su vez tienen que estar más cercanas, para ello es fundamental un instrumento administrativo de desarrollo como el Consorcio que acerque la administración y sus recursos a mejorar los desplazamientos dentro del área metropolitana.

El Área Metropolitana o región urbana de Jaén, está pendiente de su definición, ya que la diversificación empresarial, las inversiones en infraestructuras viarias, centro tecnológico como el de Geolit en Mengibar, los relacionados con el sector del aceite de oliva, y los crecimientos de números de viajeros, hacen que los poderes públicos tenga la obligación de redefinir el área o región y adaptarla a los nuevos tiempos. Y para ello redefinir un ente el CTM-Jaén, que sigue desde su constitución estrangulado, con los doce municipios que conformaron en su día el área o región, siendo imperiosa la necesidad de una apuesta importante para ser un verdadero Desarrollador de las Economía Local de toda la provincia de Jaén.

La administración instrumental está bajo sospecha y no menos los Consorcios, por lo que la ley de Racionalización y Sostenibilidad, ha empezado una dura legislación para su adaptación, lo que indirectamente afecta al Desarrollo Económico Local ya que va a estar perjudicado hasta que no se defina, y se dé una solución a los Consorcios.

Los consorcios se adaptan de forma subsidiaria en relación a la suscripción de Convenios y creación de consorcios, para evitar duplicidades, pero una lectura y análisis de las reforma operadas que los criterios de subsidiariedad son perfectamente salvables. Por lo que entendemos que la mejor eficiencia y eficacia en la gestión pública, va a mejorar en los consorcios.

Podemos seguir echando mano sin problemas especiales de esa figura para la cooperación económica, técnica y administrativa entre las entidades locales y otras administraciones Públicas. El artículo 57 LBRL tiene aplicabilidad “pro futuro”, pero en nuestra opinión, no afectan en principio, a los consorcios ya constituidos.

No hay ninguno impedimento legal que prohíba que los Consorcios desarrollen actividades o presten servicios distintos de las propias. Pero quizás si con la asunción de nuevas, ya que pueden contravenir el lema claro de la duplicidad “una competencia una administración”.

La pretensión del legislador, es clara, dotar de un carácter instrumental a los Consorcios, adscribirlos a una entidad local y, mediante esa simple operación, lo que se hace es eliminar del sector público local aquellos consorcios que arrastren una situación financiera deficiente que pudiera enturbiar las entidades locales a la que se adscriban.

De forma indirecta se busca reducir el número de Consorcios, y poner trabas casi insalvables para su continuidad, e impedir que se creen nuevos que no tengan una viabilidad financiera clara.

En el caso que nos ocupa del CTM-Jaén, la ley de RSAL, se carga de un plumazo el ámbito local del Consorcio, con su adscripción a la Junta de Andalucía. Aunque mantiene en su estructura la figura de los Secretarios – Interventores, que antes eran un órgano imprescindible para los consorcios ya ahora quedan en confrontados con los órganos de Intervención de la Junta de Andalucía.

8. BIBLIOGRAFIA

Alburquerque, F. (2001). *Desarrollo económico territorial*. Instituto de Desarrollo Regional, Fundación Universitaria. Sevilla.

Asuad, N. (2014). *Facultad de Economía Universidad Nacional Autónoma de México*. Obtenido de <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Teorasdistribucionespacial.pdf> (Acceso 7 de abril de 2017).

Buttler, J. H. (1993). *Geografía económica: aspectos espaciales y ecológicos de la actividad económica*. Limusa. México, pp. 110.

Cámara de Cuentas de Andalucía. Informe del Análisis de los Consorcios Públicos Locales de Andalucía (2014-2015). Publicado Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 196, pp. 65-93, del 11 de octubre de 2016. Obtenido en http://www.juntadeandalucia.es/boja/2016/196/BOJA16-196-00090-17606-01_00099951.pdf.

Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Página Web Obtenido en (<http://ctja.es/>).

Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Atlas de Andalucía multimedia. 2000, Instituto de Cartografía de Andalucía.

Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. Estudio de Transportes de la comarca de Jaén. “Asistencia técnica a la oficina de transportes en el área de Jaén”. Oficina de Transportes en el área de Jaén. Realizado por Equipo de Técnicos en Transportes y Territorios S.A (2007).

Cristaller, W. (1933). *Los lugares centrales del sur de Alemania: Introducción*. En Pensamiento Geográfico, Alianza Universidad Madrid.

Dalla Rosada, G. (1999) “Algunas reflexiones sobre la metodología del Desarrollo Local a partir del ejemplo francés”, en Manual de Desarrollo Local, de Fermín Rodríguez Gutiérrez, Editorial Trea, S.L pp. 33-41.

Estatutos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 21 pp. 46-54 del 30 de enero de 2008. Obtenido en http://ctja.es/docs/pdf/consorcio/Estatutos_CTJA.pdf

Feria Toribio, J.M (1992) *El Sistema Urbano andaluz. Aglomeraciones urbanas, área de centralidad y ámbitos desarticulados*. Instituto de Desarrollo Regional y Consejería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

Fernández Castaño, F. y de la Casa Lillo, C. (2016). “Reordenación del sector público andaluz: una aproximación desde la New Public Management”. Revista Argentina de Investigación de Negocios, [online] Vol.2 (Nº.1-2 Noviembre 2016), pp.21-36. Obtenido de: <http://ppct.caicyt.gov.ar/index.php/rain/article/view/V2N1-2a03/8793> [acceso 12 mayo 2017].

Fox, K.A y Kumar, T.K. (1965) “The functional economic area: delineation and implications for economic analysis and policy” Paper and Proceedings-Regional Science Association, núm. 15 pp. 57- 85.

Ley 7/1985 de 2 de abril reguladora de las bases del régimen local. Boletín Oficial del Estado núm. 80, de 3 de abril de 1985, pp. 8945-8964. Obtenido en <https://www.boe.es/boe/dias/1985/04/03/pdfs/A08945-08964.pdf>.

Ley 7/1993, de 27 de julio, reguladora de la demarcación municipal de Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Núm. 86 de 7 de agosto 1993, pp. 7.582 - 7.593. Obtenido en <http://www.juntadeandalucia.es/boja/1993/86/boletin.86.pdf>.

Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Núm. 99 de 12 de mayo de 2003, pp. 11.301 - 11.314. Obtenido en <http://www.juntadeandalucia.es/boja/2003/99/boletin.99.pdf>.

Ley 5/2010 de 11 de julio, autonomía local Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, núm. 122, de 23 de junio 2010, Boletín Oficial del Estado núm. 174, de 19 de julio de 2010. Obtenido en <https://www.boe.es/boe/dias/2010/07/19/pdfs/BOE-A-2010-11491.pdf>

Ley 27/2013 de 27 de diciembre de racionalización, y sostenibilidad de la Administración local. Boletín Oficial del Estado núm. 312, de 30 de diciembre de 2013, pp. 106430 - 106473
Obtenido en <https://www.boe.es/boe/dias/2013/12/30/pdfs/BOE-A-2013-13756.pdf>

Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. Boletín Oficial del Estado núm. 236 de octubre de 2015. pp. 89411 - 89530 Obtenido en <https://www.boe.es/boe/dias/2015/10/02/pdfs/BOE-A-2015-10566.pdf>

Losch, August (1939), *Teoría Económica Espacial*, Editorial El Ateneo, Buenos Aires.

Rodríguez, Cohard J.C. (2003) *Desarrollo Endógeno en la región urbana de Jaén*. Diputación Provincial de Jaén.

Sforzi, F. (1999): “La teoría marshalliana para explicar el desarrollo local”, en F. Rodríguez, (ed.): *Manual de desarrollo local*, Editorial Gijón. Asturias.

Toscano Gil, F. (2011) *Los Consorcios Metropolitanos*. Fundación Democracia y Gobierno Local.

Toscano Gil, F. (2015). “El Consorcio administrativo en la Encrucijada” *Revista Reala Nueva Época*. No 3 (enero – junio 2015). Obtenido en: [http://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/aplicaciones/boletin/publico/boletin67/Articulos_67/Toscano-Gil\(REALA_3_2015\).pdf](http://www.juntadeandalucia.es/institutodeadministracionpublica/aplicaciones/boletin/publico/boletin67/Articulos_67/Toscano-Gil(REALA_3_2015).pdf) (Acceso 12 de mayo 2017).

Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, por el que se adapta el a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 250 del 29 de diciembre de 2006. Obtenido en: <http://www.juntadeandalucia.es/boja/2006/250/boletin.250.pdf>

Plan de Ordenación del territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén, (2012) Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Secretaria General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Boja nº 214 de 2 de noviembre.

Plan de Ordenación del Territorio Aglomeración Urbana de Jaén 2014. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Secretaria General del Territorio y cambio Climático.

Obtenido en:

http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/temas_ambientales/ordenacion_territorio/02_planes_ordenacion_territorio/aglomeracion_urbana_jaen/POTAU_Jaen_octubre2014.pdf

Resolución 22 de enero de 2009. Dirección General de Transportes. Convenio de Colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Transporte y Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 39 del 26 de febrero de 2009 pp. 53 - 56. Obtenido en

http://www.ctja.es/docs/pdf/consorcio/competencias_jaen.pdf

Resolución 16 de abril de 2012, Dirección General de Transportes. Convenio de Colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Transporte y Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 89 pp. 61- 62 de 8 de mayo de 2012.

Valcárcel Resalt-Portillo, G (1999) “Bases de desarrollo local Sustentable”, en Manual de Desarrollo Local, de Fermín Rodríguez Gutierrez. Editorial Trea, S.L. Gijón pp. 61-67.

Vázquez Barquero, A (1988), *Desarrollo local. Una estrategia de creación de empleo*, Pirámide, Madrid.

ANEXO

Marco Normativo Estatal

La aprobación de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local y la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa, ha supuesto unas implicaciones muy relevantes en los actuales Consorcios de Transporte Metropolitanos existentes en Andalucía. Dichas implicaciones tienen que ver principalmente con la necesaria adscripción del Consorcio a una de las Administraciones Públicas intervinientes, modificando con ello su régimen jurídico, de presupuestario, contabilidad, control y de personal, de conformidad con lo recogido en la Disposición Adicional Vigésima de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sin perjuicio de la aplicación de lo previsto en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Marco Normativo Autonómico:

Dentro del marco normativo se destacan estas tres normas, las cuales no se van a desarrollar ya que son repetición de la norma estatal.

- Ley 5/2010, de 11 de junio, de autonomía local de Andalucía. Artículos, 78 a 82.
- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Artículos 25 a 27.
- Decreto-ley 7/2014, de 20 de mayo, por el que se establecen medidas urgentes para la aplicación de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.