



CONSORCIOS



CONSORCIO FERNANDO DE LOS RÍOS

1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio "Fernando de los Ríos" es una entidad de derecho público de carácter asociativo, constituida por la Junta de Andalucía (cuyo porcentaje de participación es del 50%) y por las diputaciones provinciales de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla (cuyo porcentaje de participación es del 6'25% respectivamente) para el desarrollo de actuaciones conjuntas en materia de implantación de la Sociedad de la Información y del Conocimiento en Andalucía. El Consorcio tiene naturaleza jurídica propia, está adscrito a la Consejería de Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa y tiene sede en Granada. Los órganos de gobierno y administración del Consorcio son el Consejo Rector, la Comisión Ejecutiva, la Dirección General, la Secretaría y las Comisiones de Seguimiento.

Los objetivos planteados por el Consorcio para el desarrollo de su misión son mejorar la calidad de vida de la ciudadanía a través de las TIC, facilitar el acceso a la administración electrónica, apoyar la digitalización empresarial, fomentar la innovación social y la participación ciudadana, así como constituir una red conectora de referencia orientada a la atención primaria de necesidades digitales.

El principal proyecto gestionado por el Consorcio "Fernando de los Ríos" es la red Puntos Vuela "Guadalinfo" de centros de acceso público a Internet en Andalucía. La Red Puntos Vuela Guadalinfo cuenta con más de 1.500.000 usuarios que forman parte de alguno de los 759 centros que componen la red.

1.2 Estructura de la sección

El Consorcio Fernando de los Ríos se organiza en dos departamentos: Departamento Administrativo, Financiero y de Recursos Humanos y Departamento de Innovación Ciudadana.

Cada uno de estos departamentos se organiza a su vez en distintas áreas relacionadas con las funciones que lleva a cabo el Consorcio.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

La actividad del Consorcio Fernando de los Ríos se encuadra en la ejecución del "Plan Estratégico Guadalinfo 2022-2025"

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Incrementar la transformación digital, el desarrollo inteligente del territorio y la economía digital

Se pretende asistir y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía a través de las TIC, con especial foco en los hechos vitales relacionados con la mejora de la empleabilidad de la persona, el acompañamiento en su relación con la administración electrónica y el apoyo en la digitalización empresarial y de las PYMES.

OE.2 Incrementar la participación de la mujer en el sector TIC andaluz

Pese a que los datos estadísticos muestran que la participación de hombres y mujeres en el mercado laboral español se va acercando a la paridad, lo cierto es que cuando se desagrega por sectores, dicha brecha tiende a aumentar en sectores específicos como el de las empresas TIC o el emprendimiento más innovador, en los cuales las diferencias entre hombres y mujeres son mucho más elevadas. Si se usa el concepto de "profesiones



digitales" usado por la Comisión Europea (Informe sobre el progreso digital en Europa 2017), los hombres que desempeñan ocupaciones digitales en España representaban en 2017 el 5,2% del total de trabajadores masculinos, mientras que para las mujeres, sólo un 2% de las mismas tenían dichas ocupaciones. Asimismo, en 2017, el 3,4% de los hombres ocupados eran trabajadores digitales con estudios tecnológicos, mientras que esta proporción en las mujeres era sólo del 0,7%.

Esta brecha en los empleos más tecnológicos del mercado laboral tiene su origen en el propio sistema educativo. Así, en 2015 las mujeres eran el 52,2% de los graduados universitarios, pero sólo eran el 20% de los graduados en estudios tecnológicos, es decir, las carreras STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas). Dos años más tarde, en 2017, las mujeres suponían ya el 53,2% de los graduados universitarios, pero sólo el 18,6% de los graduados en estudios tecnológicos, y sólo el 15,6% de los trabajadores con perfil técnico del sector digital (es decir, la brecha digital no se ha reducido en los últimos años).

Corregir esta situación permitirá un mayor desarrollo socio-cultural y un crecimiento económico. Primero, porque contribuir a un desarrollo igualitario de la sociedad, en el respeto de la diversidad y de las personas, resulta un deber de la Administración; y segundo, para contribuir a que la economía aproveche el enorme potencial existente. De esta forma, la incorporación de la mujer en la Economía y Sociedad Digital no es una opción, sino una necesidad para aprovechar el talento femenino e incorporar a uno de los sectores que más trabajo de calidad va a requerir. Uno de los objetivos en esta materia debe ser eliminar los estereotipos sobre el sector tecnológico y fomentar las vocaciones, entre todos, pero especialmente entre las mujeres.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El presupuesto del Consorcio para el año 2023 se estructura en 4 capítulos, recogiendo las estimaciones de gastos e ingresos a realizar, de acuerdo con lo establecido en el Título II del Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía. Dicha estimación de ingresos y gastos fue aprobado por acuerdo del Consejo Rector de la entidad el día 22 de Junio de 2022.

El principal capítulo a nivel de importe durante el año 2023 es el Capítulo VI, en el que se recogen los gastos para la puesta en marcha de 108 puntos Vuela Guadalinfo a lo largo de toda la geografía andaluza financiados en su totalidad con fondos FEDER.

Con respecto Capítulo II (gastos corrientes en bienes y servicios) en el que se recogen principalmente los gastos inherentes a la gestión de la red de centros Vuela Guadalinfo, seguido del Capítulo I (gastos de personal) c.

Con respecto al Capítulo III el importe que recoge es muy reducido y sufragará los intereses de demora de las devoluciones de ingresos que el Consorcio tiene previsto realizar durante el año 2023.



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	1.597.304	12,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	2.754.136	22,3
3 GASTOS FINANCIEROS	2.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	4.353.440	35,2
6 INVERSIONES REALES	8.001.442	64,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	8.001.442	64,8
OPERACIONES NO FINANCIERAS	12.354.882	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	12.354.882	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

INFORMATICAS

Esta partida está destinada a financiar los servicios de conectividad de datos y voz de la Red de Centros Guadalinfo, cuyo suministrador es la Red Corporativa de la Junta de Andalucía (RCJA). El servicio de mayor coste es el acceso a Internet con banda ancha en los 759 centros de la red.

SISTEMAS PARA PROCESOS DE INFORMACION

Esta partida está destinada a financiar el soporte y mantenimiento del equipamiento informático de los centros de la Red de Centros Guadalinfo, el cual constituye un parque superior a 7.000 microordenadores, tanto de sobremesa como portátiles, distribuidos por toda la geografía de la comunidad autónoma, así como el soporte de los correspondientes periféricos existentes en los centros, incluyendo impresoras, proyectores, puntos de acceso, etc. En concreto, el servicio de mantenimiento y soporte incluye los siguientes servicios:

- Mantenimiento de Hardware
- Gestión y mantenimiento del inventario de la red
- Gestión y mantenimiento del Software
- Servicio CAU Red de Centros de Acceso Público a Internet
- Servicio completo de "Gestión del Puesto"

INVERSIONES

En esta partida se recoge el importe destinado a la puesta en marcha de 108 Puntos Vuela Guadalinfo incluyendo el equipamiento informático, mobiliario y señalética de los mismos

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

La principal novedad respecto al presupuesto del consorcio en años anteriores se corresponde con la puesta en marcha de 108 Puntos Vuela Guadalinfo a lo largo de toda la geografía andaluza.



Este proyecto será financiado en su totalidad mediante fondos FEDER, suponiendo el inicio de una paulatina modernización de toda la red Puntos Vuela Guadalinfo incluyendo el equipamiento de los mismos con nuevo equipamiento informático, mobiliario y una imagen corporativa acorde con toda la estrategia Vuela Guadalinfo.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Este programa incluye las actuaciones llevadas a cabo por el Consorcio Fernando de los Ríos con la finalidad de incrementar el desarrollo de la innovación social y capacitación en el ámbito de la economía y sociedad digital

Programa		2023	%
12D	ESTRATEGIA DIGITAL	12.354.882	100,0
TOTAL		12.354.882	100,0

PROGRAMA 12D- ESTRATEGIA DIGITAL

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Reforzar las competencias digitales de la ciudadanía es un reto fundamental para aprovechar la rápida transformación digital que se está dando tanto en la economía, como en la sociedad.

En línea con la Estrategia Digital Europea que reconoce la necesidad de fomentar la implantación de tecnologías digitales para promover una economía más justa y competitiva, una sociedad abierta, democrática y sostenible, y en definitiva una mejor calidad de vida para la ciudadanía, el Consorcio Fernando de los Ríos, a través de la Red Guadalinfo desplegada por todo el territorio andaluz y su equipo localizado en la central, trabaja día a día para facilitar a la ciudadanía la adquisición y desarrollo de sus competencias digitales.

El Consorcio además es un ejemplo de cooperación institucional, tanto en la conformación del mismo, como en la colaboración que se establece con los Ayuntamientos de toda Andalucía.

La Red Puntos Vuela Guadalinfo es un conjunto Agentes de Innovación Local (AIL) localizados en centros de acceso público y gratuito a la sociedad de la información y enfocada en áreas como empleabilidad, alfabetización digital, promoción de la cultura innovadora, participación ciudadana, mejora de la calidad de vida, emprendimiento, digitalización empresarial y administración electrónica.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Incrementar la transformación digital, el desarrollo inteligente del territorio y la economía digital

OO.1.1 Impulsar el número de usuarios/as de nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en Andalucía

Incrementar el número de usuarios/as de nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en Andalucía, que consiguen resolver sus necesidades vitales y mejorar su calidad de vida. Guadalinfo es un servicio público que permite utilizar las TIC para multitud de actividades, incluyendo la alfabetización digital de todas las personas independientemente de su conocimiento tecnológico previo, estrato social o características personales. El incremento del número de usuarios y usuarias de la red impacta directamente en el número de personas que mejoran su cualificación digital en Andalucía, proporcionando una mejora de su calidad de vida.



ACT.1.1.1 Organización de cursos para la capacitación de la ciudadanía en competencias y habilidades digitales

Esta actuación permite a las personas usuarias de los Centros Guadalinfo adquirir los conocimientos, habilidades y actitudes necesarias para poder realizar un uso práctico, seguro y crítico de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación.

OE.2 Incrementar la participación de la mujer en el sector TIC andaluz

OO.2.1 Capacitar a las mujeres del ámbito rural en tecnologías TIC a través de la red Puntos Vuela Guadalinfo

Incrementar el porcentaje de mujeres del ámbito rural con competencias digitales y su capacidad de emprendimiento a través de la acción directa de la red Puntos Vuela Guadalinfo

ACT.2.1.1 Talleres de Ciencia, Tecnología e Ingeniería para el desarrollo del talento y las vocaciones científicas en edades tempranas

Implementación de un proyecto educativo para el desarrollo del talento y las vocaciones en el ámbito de las carreras de Ciencia, Tecnología e Ingeniería dirigido a mujeres menores de edad, con la especial intención de reducir la brecha de género en la preferencia de carreras universitarias científicas y técnicas.

OO.2.2 Organizar actividades de sensibilización sobre violencia de género en la red Puntos Vuela Guadalinfo

Incrementar la sensibilización de la problemática de la igualdad y la violencia de género a través de las TIC, ya que estas son una herramienta innovadora y de fácil acceso a través de la red Puntos Vuela Guadalinfo, donde se realizan encuentros y sesiones donde se generan sinergias y se tiene acceso a multitud de recursos online así como interacción personal en las mismas

ACT.2.2.1 Actividades relacionadas con la violencia e igualdad de género a través de las TIC

Realización de talleres, charlas y actividades a través de las TIC en los centros de la Red Guadalinfo y CAPI



CONSORCIO PARQUE DE LAS CIENCIAS DE GRANADA



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

Las competencias del Consorcio Parque de las Ciencias según los estatutos vigentes publicados en el BOJA 215, de 7 de noviembre de 2018, son:

Promover la divulgación científica.

Fomentar la cultura científica, tecnológica, sanitaria y ambiental, potenciando las aptitudes críticas y participativas y estimulando el interés general por las mismas.

Potenciar el desarrollo de la didáctica de las ciencias.

Mantener un permanente intercambio con centros homólogos de otras ciudades y países, incluyendo las organizaciones nacionales e internacionales afines.

Contribuir a la formación integral y continuada de las personas.

Contribuir a la formación del alumnado y de los profesionales de los centros docentes en el ámbito de las ciencias.

Contribuir a la promoción de la actividad socioeconómica y a la innovación de su entorno.

Fomentar el turismo científico, promoviendo nuevos canales de difusión de la cultura científica y del conocimiento

1.2 Estructura de la sección

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2, apartado 7 del Decreto 154/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional, el Consorcio Parque de las Ciencias se adscribe a dicha Consejería, orgánicamente a través de la Viceconsejería y funcionalmente a través de la Secretaría General de Desarrollo Educativo.

a) Órganos de Gobierno: el Consejo Rector y la Comisión Ejecutiva

b) Órgano de Dirección y administración: la Dirección Gerencia

c) Órgano Consultivo: el comité de Bioética

El Parque de las Ciencias cuenta con un plan de actuación anual en el que se describen los objetivos y se desarrollan las distintas líneas de trabajo y las actividades previstas para cada ejercicio.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

El Consorcio Parque de las Ciencias de Granada tiene vigentes en la actualidad los siguientes planes estratégicos:

Plan de fomento de la cultura científica, tecnológica y ambiental.

Se plantea como objetivos a alcanzar los siguientes:

Incrementar el número de personas visitantes al Parque de las Ciencias un 50% respecto a las visitas del año anterior.

Aumentar el número de alumnado en el museo en un 55%.

Establecer que el 20% de los centros educativos que participan en programas de fomento de vocaciones científicas sean de educación compensatoria y de difícil desempeño.

Desarrollar al menos 5 exposiciones temporales sobre aspectos científicos de interés, siendo, al menos dos de ellas de gran formato (más de 1000 m2).

Incrementar la formación no reglada en torno a temas de actualidad científica en un 20%.

El Plan propone abordar una estrategia integral para incrementar los canales de acceso de todos los sectores de la población a la ciencia y la tecnología, para reducir el desapego hacia las mismas que genera la desconfianza y la falta de comprensión. La ciencia y la tecnología tienen que ser unas aliadas para hacer una sociedad más justa e igualitaria. Se diseñarán medidas específicas para promover la divulgación de las ciencias en los diferentes colectivos objetivos del Parque de las Ciencias, desde el ámbito escolar, al familiar o profesional. El objetivo



último de este Plan es aumentar la formación integral de las personas.

Plan de desarrollo de la didáctica de las ciencias y la formación del profesorado.

Se plantea como objetivos a alcanzar los siguientes:

Incrementar los programas no presenciales en un 10%.

Renovar los programas de didáctica de la ciencia en un 20% ajustándolos a los nuevos intereses de la ciudadanía y a las necesidades del sector educativo.

Desarrollar proyectos de Ciencia, Tecnología, Ingeniería, Artes y Matemáticas para incrementar un 40% la participación femenina en los proyectos impulsados por el Parque de las Ciencias y un 50% en los talleres relacionados con las tecnologías.

El Plan propone el desarrollo de una estrategia que busca incrementar la formación en didáctica de las ciencias del alumnado y profesorado de la comunidad autónoma. Para ello se diseñarán medidas y líneas de actuación muy variadas que van desde programas educativos de ámbito andaluz, eventos, recursos educativos, talleres o formación especializada.

Plan de I+D+i e internacionalización

Se plantea como objetivos a alcanzar los siguientes:

Mantener la presencia del Parque de las Ciencias en, al menos, tres proyectos europeos de cultura científica.

Potenciar la utilización de los laboratorios científicos y tecnológicos propios para desarrollar proyectos de investigación e innovación docente.

Incrementar los proyectos de investigación, especialmente en el ámbito de la conservación y el medio ambiente, en un 20%.

El Plan propone el desarrollo de una estrategia para el desarrollo de proyectos en educación, investigación y cultura científica para incrementar la visibilidad del Parque de las Ciencias y afianzarse como un referente nacional e internacional de la cultura científica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Potenciar el Parque de las Ciencias como figura referente en la didáctica de las ciencias y el medio ambiente

En el Decreto 181/2020 de 10 de noviembre que modifica el Decreto 97/2015, de 3 de marzo, por el que se establece la ordenación y el currículo de la Educación Primaria en la Comunidad Autónoma de Andalucía, se señala que el alumnado de hoy es el que en el futuro necesitará desarrollar capacidades de innovar, crear, imaginar y pensar, etc. adquiriendo competencias tanto cognitivas, como no cognitivas y habilidades esenciales (capacidad de diálogo, resolutive, pensamiento crítico y analítico, inteligencia emocional, responsabilidad y perseverancia, entre otras). Así, resulta de vital importancia desarrollar actividades y talleres dirigidos a este segmento en los que se siga la metodología Science, Technology, Engineering, Arts and Mathematics (STEAM) asegurando la transversalidad y la adquisición de estas competencias.

El museo se convierte en un escenario único para el fomento de estas habilidades y competencias, ya que, como establece el informe 'Black to the future of the Education' elaborado por la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OECD)(2020), en los próximos años se reducirá la dependencia que hemos tenido hasta ahora de la educación formal tradicional, como modo primario de aprendizaje, y se potenciará el papel de la enseñanza no formal dentro de ecosistemas de adquisición de conocimiento más amplios, diversos e inclusivos.



Así, a través de la actividad educativa diseñada por el Parque de las Ciencias se tratará de dar respuesta a "la necesidad de formar personas innovadoras y creativas, preparadas para el cambio y abiertas a la formación permanente" recogida en el Decálogo de la Fundación Cotec para la Innovación (2016).

La edad es otro factor a tener en cuenta en el diseño de actividades que fomenten la innovación con el objetivo de favorecer el interés por la ciencia entre los jóvenes. Y es que como aseguran académicos como Falk, Staus et al. (2016) (1) los estudiantes que no muestran interés por la ciencia a los 10 años es poco probable que lo hagan a los 14 años. Con lo que es imprescindible poner un mayor énfasis en este segmento de edad.

(1) Falk, J.H., Staus, N., Dierking, L.D., Penuel, W., Wyld, J., & Bailey, D. (2016). Understanding Youth STEM Interest Pathways within a Single Community: The Synergies Project. *International Journal of Science Education*, 6 (4), pp. 369-384.

OE.2 Promover la divulgación de las ciencias y la formación integral y continuada de las personas

Los museos de ciencia constituyen lugares únicos para implicar al público en conversaciones relevantes sobre ciencia (Welsh, 2005)(2) por su capacidad para ser un enlace natural entre todos los agentes partícipes del avance científico y tecnológico: investigadores/as, empresarios/as, medios de comunicación, ciudadanos/as, estudiantes, educadores/as o políticos/as (Bell, 2008)(3). También son plataformas inigualables para hacer comprensible la ciencia que hay detrás de las noticias (Davis, 2004)(4) y contribuir al fomento del pensamiento crítico de la sociedad. Además, disfrutan de la confianza del público y son vistos como territorio neutral (Bandelli y Konijn, 2013) (5).

El informe de la Fundación COTEC para la innovación (2020) pone de manifiesto que "las actuales circunstancias han hecho aún más evidente que la ciencia y la innovación son fundamentales para enfrentarse a grandes retos sociales y para encontrar soluciones a problemas complejos que llevan asociados". Además, todos los indicadores señalan que "el conocimiento y la innovación serán las mejores armas frente a los shocks globales, y también para alcanzar un equilibrio entre el bienestar social, la prosperidad económica y la sostenibilidad ambiental".

Es por ello por lo que los museos como el Parque de las Ciencias se erigen en espacios inigualables para la formación del capital científico de la ciudadanía (alfabetización científica; actitudes, valores y opiniones relacionadas con la ciencia; conocimiento sobre la transferibilidad de la ciencia; consumo de medios de divulgación científica, participación en contextos de aprendizaje informal o introducir la ciencia en la conversación habitual) tan importante para hacer frente a los retos de la sociedad actual.

Estudios empíricos (Archer et al., 2012 (6); Aschbacher, Li and Roth, 2009(7); Falk, Staus et al., 2016 (1)) enfatizan en la importancia del entorno social y la familia en la formación del interés por la ciencia desde edades tempranas. Así, la actividad del Parque de las Ciencias también está dirigida a fomentar la cultura científica en público adulto y familiar, algo que revertirá de forma directa e indirecta en el fomento de vocaciones científicas entre los más jóvenes.

(1) Falk, J.H., Staus, N., Dierking, L.D., Penuel, W., Wyld, J., & Bailey, D. (2016). Understanding Youth STEM Interest Pathways within a Single Community: The Synergies Project. *International Journal of Science Education*, 6 (4), pp. 369-384.

(2) Welsh, P. H. (2005). Re-Configuring Museums. *Museum Management and Curatorship*, 20 (2), pp. 103-130.

(3) Bell, L.. (2008). Engaging the Public in Technology Policy. A new Role for Science Museums. *Science communication*, 29 (3), pp. 386-398.

(4) Davis, T. (2004). Engaging the Public with Science As It Happens. *Science Communication*, 26 (1), pp. 107-113.

(5) Bandelli, A. & Konijn, E. (2013). Science Centers and Public Participation: Methods, Strategies and Barriers. *Science communication*, 35 (4), pp. 419-448.

(6) Archer, L., DeWitt, J., & Willis, B. (2014). Adolescent Boys Science Aspirations : Masculinity, Capital and Power



: Journal of Research in Science Teaching, 51 (1), pp.: 1-30.

(7) Aschbacher, P., Li, E. & Roth, E.J. (2009). Is Science Me? High School Students. Identities, Participation and Aspirations in Science, Engineering and Medicine. Journal of Research in Science Teaching, 47: pp.: 564-582.

OE.3 Contribuir a la promoción de la innovación en el ámbito de las ciencias y el medio ambiente

La ONU establece como uno de sus Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030 la Acción por el Clima para "tomar medidas urgentes que aborden la emergencia climática con el fin de salvar vidas y medios de subsistencia".

El Parque de las Ciencias, como institución educativa, pública y social que es, contribuye a la consecución de este objetivo con el desarrollo de acciones de divulgación para la sensibilización y mejora del conocimiento del cambio climático. Así trata de responder al interés de la sociedad sobre este tema, como desvela la última encuesta de Percepción Social de la Ciencia y la Tecnología (2020)(8) en la que el 83,6% de los encuestados valoró como muy grave y bastante grave el problema del cambio climático.

Asimismo, el museo trabaja por la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 4 dedicado a la educación de calidad a través del diseño de actividades que fomenten la formación permanente y accesible para todos los segmentos de público.

(8) Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología (2020). 10ª Encuesta de Percepción Social de la Ciencia y la Tecnología. Disponible en:

<https://www.fecyt.es/es/noticia/un-84-de-la-poblacion-espanola-esta-favor-de-que-el-gobierno-invierta-en-ciencia>

OE.4 Implementar la igualdad de género en todos los ámbitos de contenido del museo

Estudios científicos como el desarrollado por Archer et al. (2013)(9) en el marco del proyecto europeo ASPIRES, confirman que, aunque las niñas tienen mejores resultados que los niños en las materias relacionadas con la ciencia y la tecnología e incluso afirman que estas son sus asignaturas favoritas, los niños siguen presentando una actitud más favorable para cursar carreras científico-técnicas. Estos autores también señalan las diferencias entre la preferencia por áreas apuntando a un déficit de presencia femenina en las carreras tecnológicas.

Esta situación exige poner especial énfasis en la perspectiva de género para diseñar y producir las actividades y contenidos del museo.

Por otro lado, también es importante visibilizar el papel de la mujer en la ciencia con el incremento de la participación femenina en conferencias, talleres y actividades, la utilización de un lenguaje inclusivo y la eliminación de los estereotipos de género en ciencia. En este sentido, es necesario hacer énfasis en el hecho de que hay una mayor desigualdad de género en las poblaciones más vulnerables, en la que los estereotipos se pronuncian y el interés de las niñas por la ciencia disminuye por una "autoconcepción" negativa a lograr estudiar carreras relacionadas con las STEAM, como evidencian los académicos Archer, DeWitt y Willis (2014)(6)

(6) Archer, L., DeWitt, J., & Willis, B. (2014). Adolescent Boys Science Aspirations : Masculinity, Capital and Power : Journal of Research in Science Teaching, 51 (1), pp.: 1-30..

(9) Archer, L., DeWitt, J., Osborne, J.F., Dillon, J.S., Wong, B., & Willis, B. (2013). ASPIRES Report: Young people's science and career aspirations, age 10-14. King's College London.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El presupuesto del ejercicio 2023 supone el fiel reflejo tanto de la vuelta a los niveles de actividad previos a la situación de crisis sanitaria producida en el año 2020, como de la regeneración organizativa del Consorcio Parque



de las Ciencias, adaptada a esta nueva realidad.

El gasto se ha estructurado, por un lado, para poder proporcionar cobertura a los compromisos exigibles para asumir el normal desarrollo del funcionamiento de la entidad y, por otro lado, para dotar de una estructura de gestión proporcionada a la prestación de un servicio profesionalizado y de calidad que contribuya a alcanzar los objetivos recogidos en los Estatutos.

El presupuesto se divide en capítulos de los que el Consorcio dota los de gastos de personal, gastos corrientes en bienes y servicios, gastos financieros, inversiones y pasivos financieros.

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	2.526.419	26,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	6.462.648	68,3
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	8.999.067	95,1
6 INVERSIONES REALES	377.066	4,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	377.066	4,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	9.376.133	99,1
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	83.214	0,9
OPERACIONES FINANCIERAS	83.214	0,9
TOTAL	9.459.347	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente más importantes son las referentes al capítulo I de gastos de personal y al capítulo II de gastos corrientes en bienes y servicios.

Ambos capítulos de gasto son los que representan el peso más relevante, proporcionando los medios materiales y personales que soportan el desarrollo de la gestión y de la actividad del museo.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Las principales novedades respecto al presupuesto vigente se materializan en el capítulo de gastos de personal, que traduce las necesidades de la realidad de la gestión a la dotación de medios personales, así como el mantenimiento de los servicios básicos para la apertura del museo.

Son destacables las siguientes novedades respecto al presupuesto:

Adecuar la estructura de la sección a su escala actual.

Desarrollar nuevas alianzas estratégicas a nivel nacional e internacional, especialmente entre los Centros de la Asociación de Museos de Ciencia y Tecnología de España y Centros de referencia en el Magreb.

Incrementar los programas de cooperación en conservación de medio ambiente (hábitats, ecosistemas y especies animales y vegetales).

Contribuir al incremento del turismo científico en la comunidad autónoma.

Desarrollar una política de alquiler y/o intercambio de exposiciones propias o producciones de planetario con otras entidades museísticas de ámbito nacional o internacional que redunde en un ingreso económico, en el



prestigio y en la visibilidad como centro de referencia.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El Consorcio Parque de las Ciencias, sección presupuestaria 1140, gestiona el programa presupuestario "54C Innovación y Evaluación Educativa" para la consecución de sus objetivos.

Programa	2023	%
54C INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA	9.459.347	100,0
TOTAL	9.459.347	100,0

PROGRAMA 54C- INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El informe 'Back to the future of the Education' elaborado por la OECD (2020) (1) presenta diferentes futuros potenciales para la educación, todos ellos unidos por una idea que se repite: se reducirá la dependencia que hemos tenido hasta ahora de la educación formal tradicional, como modo primario de aprendizaje, y se potenciará el papel de la enseñanza no formal dentro de ecosistemas de adquisición de conocimiento más amplios, diversos e inclusivos.

Se presenta así un futuro en el que los museos de ciencia van a tener un papel esencial en la construcción del capital científico de la ciudadanía y en la implementación de un sistema de I+D donde la sociedad debe asumir un rol activo. Así, se han convertido en una herramienta fundamental para acercar el desarrollo científico a la sociedad de una forma comprensible y amena y en un medio de divulgación científica para incrementar el nivel de cultura científica de la sociedad española.

La educación es uno de los ejes principales de estos espacios que se gestaron como lugares en los que comprender y familiarizarse con la ingente cantidad de información que precisaba la adaptación de la ciudadanía a una sociedad cambiante (Núñez Centella, 2002) (2) . Los museos interactivos de ciencia heredaron los objetivos asociados a los centros tradicionales de coleccionar, preservar y comunicar resultados científicos (Desvallés, 2010(3), Pedretti y Navas, 2020 (4)). En las últimas décadas han ido evolucionando y expandiendo sus funciones a nuevos horizontes inesperados de cuando se crearon (Páramo, 2017) (5) .

De esta manera, los usuarios y sus comunidades empiezan a convertirse en el centro de las funciones de los museos y centros de ciencia (Black, 2012) (6), una transformación que influye en la práctica diaria de estos centros y que ha marcado el diseño de los objetivos estratégicos y operativos del Parque de las Ciencias para 2023.

Y es que el museo reúne todos los elementos (público escolar y general, vinculación con el sistema formal de educación, integración de instituciones científicas en su consorcio y experiencia en la implementación de metodologías de participación del público en la ciencia) para convertirse en foro de diálogo y encuentro entre ciencia y ciudadanía que la sociedad del siglo XXI requiere.

(1) OECD (2020). Back to the future of Education: Four OECD Scenarios for Schooling, Educational Research and Innovation. París: OECD Publishing. DOI: <https://doi.org/10.1787/178ef527-en>

(2) Núñez-Centella, R. (2002). El papel de los nuevos museos en la educación científica. Informe a la Comisión de Educación del Senado.

(3) Desvallés, A. y Mairesse, F. (2010). Key Concepts of Museology. Paris: Armand Colin.

(4) Pedretti, E. y Navas, A. (2020). Controversy in Science Museums. Re-imagining exhibition spaces and



practice. Nueva York: Routledge ISBN 9781138579989

(5) Páramo, E. (2017). Origen y evolución de los museos y centros interactivos de ciencia en España en los últimos 35 años: El caso del Parque de las Ciencias de Granada. Granada: Universidad de Granada Disponible en: <http://hdl.handle.net/10481/48223>

(6) Black, G. 2012. Transforming Museums in the Twenty-First Century. London: Routledge.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Potenciar el Parque de las Ciencias como figura referente en la didáctica de las ciencias y el medio ambiente

OO.1.1 Rediseñar la oferta de talleres didácticos dirigidos al sector educativo

Rediseñar la oferta de talleres didácticos dirigidos al sector educativo con especial enfoque en la transversalidad y la transdisciplinariedad.

ACT.1.1.1 Talleres auto guiados, talleres didácticos curriculares, etc. Para los centros escolares

Programa educativo para los centros escolares: talleres auto guiados, talleres didácticos curriculares, talleres didácticos no curriculares y talleres didácticos online.

OO.1.2 Alcanzar que el 5% de los centros educativos que participan en programas de fomento de vocaciones científicas sean de educación

Este objetivo responde al interés del museo por garantizar una educación científica inclusiva e igualitaria. Se trata de favorecer el acceso de todos los segmentos de públicos, con especial hincapié en los más vulnerables, a los recursos educativos y talleres didácticos que el museo organiza.

ACT.1.2.1 Programa de trabajo con profesores para programación de visitas educativas

Programa de trabajo con profesores para programación de visitas educativas, con especial énfasis en aquellos que se dedican a la enseñanza compensatoria.

ACT.1.2.2 Realización del XI Maratón de documentales científicos en el Aula

En el año 2023 se celebra la XI Maratón de Documentales Científicos en el Aula en el marco de la 25 FERIA de la Ciencia. A través de esta actividad se pretende fomentar el interés por la investigación científico-tecnológica, al tiempo que se incentiva el aprendizaje del método científico a través de la creación audiovisual. Se tratará de lograr la presentación de al menos 13 documentales científicos.

ACT.1.2.3 Desarrollo y difusión del programa de microexposiciones

Desarrollo y difusión del programa de microexposiciones como herramienta para la didáctica de las ciencias de los centros escolares de Andalucía.

ACT.1.2.4 Desarrollo del programa Investigación en el Aula para los centros educativos

A través de este programa la práctica de la investigación llega a los centros educativos que tienen la oportunidad de trabajar con el método científico y de presentar sus trabajos en el museo. En 2023 se



espera que presenten sus proyectos científicos un mínimo de 5 centros educativos.

ACT.1.2.5 Cesión de material EXAO (Experimentación asistida por ordenador) a centros escolares

Con el objetivo de acercar la ciencia al sistema educativo, el Parque de las Ciencias ha desarrollado este programa de cesión de material de experimentación asistida por ordenador para que los centros que no dispongan de este material puedan tener acceso al mismo e integrar una enseñanza de la ciencia más participativa. Se facilitará el material a un mínimo de 5 centros educativos.

OO.1.3 Incrementar en un 10% la visita del nivel educativo entre 4º y 6º de Educación Primaria con respecto al año 2022

Según estudios académicos, señalados en la justificación, la mejor edad para fomentar vocaciones científicas en niños y niñas es a partir de los diez años. Así, con este objetivo operativo lo que se pretende es incrementar la visita de este nivel educativo para así mejorar el interés por la ciencia desde edades tempranas y generar una mayor disposición a cursar carreras científico-técnicas.

ACT.1.3.1 Cursos de formación del profesorado con los CEPs

El museo organiza cursos de formación del profesorado en colaboración con los Centros de Educación del Profesorado para presentar los recursos educativos que ofrece el museo como complemento del currículum educativo. En 2023 se espera organizar un mínimo de tres cursos para acercar a los docentes algunos de los temas científicos que centrarán la actividad del museo como la inteligencia artificial.

ACT.1.3.2 Programa 'Los cielos de Al Andalus' en colaboración con el Patronato de la Alhambra

El Parque de las Ciencias y el Patronato de la Alhambra y el Generalife organizan el programa 'Los cielos de Al Andalus' que combina astronomía, arquitectura y arte con el objetivo de acercar la ciencia a los niños y niñas desde una perspectiva multidisciplinar. El objetivo es incrementar en al menos un 5% los centros educativos que participan en este programa.

OO.1.4 Generar investigación de vanguardia en torno a la didáctica de las ciencias

Generar investigación de vanguardia en torno a la didáctica de las ciencias

Se iniciarán tres líneas de investigación para evaluar el impacto de los museos en la educación y cultura científica de la ciudadanía:

1. Impacto de los museos, zoos y acuarios en la educación ambiental para frenar el cambio climático. El caso del BioDomo del Parque de las Ciencias.
3. Redefinición del papel de los museos y centros de ciencia en España.

ACT.1.4.1 Identificación de la/s línea/s de investigación más apropiadas para satisfacer los objetivos del Consorcio

Identificación de la/s línea/s de investigación más apropiadas para satisfacer los objetivos del Consorcio, en colaboración con la Universidad de Granada y el CSIC. Para ello se realizará una revisión bibliográfica y un estudio del estado de la cuestión en el ámbito de la educación y la cultura científica. Se presentará un informe de esa revisión bibliográfica que se compartirá con todos los departamentos del museo para contribuir a una mejor orientación de las actividades basadas en la evidencia científica que hay en la



materia.

OO.1.5 Aumentar el número de visitas escolares en un 5%

El objetivo es incrementar en un 5% las visitas de escolares al museo ampliando la comunicación para el sector educativo a través del envío de Boletines informativos mensuales.

ACT.1.5.1 Promoción y difusión de los talleres y actividades educativas del Parque de las Ciencias para los centros educativos

El museo enviará mensualmente Boletines informativos a los más de 6.000 registros de centros educativos que tiene información sobre los talleres, exposiciones y actividades que organiza, para incentivar tanto la visita, como el uso de los recursos educativos que genera por parte de los centros educativos andaluces.

OE.2 Promover la divulgación de las ciencias y la formación integral y continuada de las personas

OO.2.1 Gestionar un mínimo de 3 exposiciones temporales de temas científicos relevantes

En 2023 el museo centrará su actividad expositiva en temas de interés social como la inteligencia artificial, la alimentación y la robótica. Para ello tendrá en cartelera tres exposiciones temporales sobre esta temática que se completarán con actividades y talleres para enriquecer la adquisición de conocimientos científico-técnicos.

ACT.2.1.1 Actuaciones de gestión de las exposiciones temporales de temas científicos relevantes

Gestionar un mínimo de 3 exposiciones temporales de temas científicos relevantes.

OO.2.2 Potenciar la formación no reglada en torno a temas de actualidad científica

Incrementar en un 20% la formación no reglada en torno a temas de actualidad científica.

ACT.2.2.1 Curso de Animadores Científicos para estudiantes universitarios de la Universidad de Granada

El Parque de las Ciencias organiza anualmente en colaboración con la Universidad de Granada un 'Curso de Animación Científica' dirigido a estudiantes de Grado de la UGR cuyo objetivo es formar a los participantes en divulgación científica, al tiempo que se fomenta el interés por el desarrollo científico y tecnológico. Además de una parte teórica, los asistentes desarrollan una parte práctica en el museo para aprender in situ métodos y herramientas de comunicación social de la ciencia. Se ofertarán un mínimo de 60 plazas.

ACT.2.2.2 Programa de prácticas para estudiantes de Ciencias de la Educación

Programa de prácticas para estudiantes de Ciencias de la Educación.

ACT.2.2.3 Programa de Guías Voluntarios Mayores y Asociación de Voluntarios Culturales

Programa de Guías Voluntarios Mayores y Asociación de Voluntarios Culturales.

ACT.2.2.4 Desarrollo de una Unidad de Cultura Científica



Desarrollo de una Unidad de Cultura Científica.

OO.2.3 Diseñar talleres didácticos

Diseñar un 20% de los talleres ofertados para el público general.

ACT.2.3.1 Programa de actividades y talleres de las exposiciones 'Inteligencia Artificial', 'La alimentación del futuro' o 'Tocar el cielo'

Programa de actividades y talleres de las exposiciones 'Inteligencia Artificial', 'La alimentación del futuro' o 'Tocar el cielo. Explorar el espacio'.

ACT.2.3.2 Programa mensual 'Noches de Astronomía'

La astronomía es una de las disciplinas que mayor interés social despierta. Es por ello por lo que el museo organizará anualmente 24 sesiones de astronomía destinadas a divulgar el conocimiento básico a todos los públicos que quieran profundizar en el conocimiento del cielo y su observación.

ACT.2.3.3 Programa de talleres familiares

El museo organizará como mínimo una decena de talleres dirigidos al público familiar sobre diferentes ámbitos de la ciencia como la astronomía, la robótica, la anatomía, la naturaleza o la tecnología.

OO.2.4 Incrementar en un 10% el impacto en medios de comunicación y redes sociales

Para lograr esta subida en la repercusión mediática, se incrementará en un 5% el envío de notas de prensa y en un 5% la organización de ruedas de prensa.

ACT.2.4.1 Organización de ruedas de prensa y envío de notas de prensa

Se tratará de incrementar en un 5% como mínimo el envío de notas de prensa y de organización de ruedas de prensa para alcanzar el objetivo operativo establecido en este apartado.

ACT.2.4.2 Gestión y producción de contenidos para las redes sociales Facebook, Instagram, YouTube y Twitter

Gestión y producción de contenidos para las redes sociales Facebook, Instagram, YouTube y Twitter.

OO.2.5 Incrementar en un 10% el número de visitantes

Gestionar un mínimo de 600.000 visitantes al año al Parque (Museo + Planetario + BioDomo + Galería Cultural).

ACT.2.5.1 Promoción del Parque de las Ciencias como oferta cultural y turística a nivel nacional

Promoción del Parque de las Ciencias como oferta cultural y turística a nivel nacional, reforzando el



segmento de turismo familiar.

ACT.2.5.2 Participación en el Bono Turístico Granada Card

Participación en el Bono Turístico Granada Card .

ACT.2.5.3 Celebración del Día de Puertas Abiertas y de la Feria de la Ciencia con motivo del aniversario del museo

Celebración del Día de Puertas Abiertas y de la Feria de la Ciencia con motivo del aniversario del museo.

ACT.2.5.4 Colaboración de la Biblioteca-Mediateca con el Plan de Animación a la Lectura de la Delegación de Educación de Granada

Colaboración de la Biblioteca-Mediateca con el Plan de Animación a la Lectura de la Delegación de Educación de Granada.

ACT.2.5.5 Realización de acciones publicitarias y promocionales

Realización de acciones publicitarias y promocionales en radio, televisión, prensa escrita, prensa digital y redes sociales.

OE.3 Contribuir a la promoción de la innovación en el ámbito de las ciencias y el medio ambiente

OO.3.1 Aumentar el número de visitas a la exposición de Cambio climático

Incrementar en un 10% los usuarios que visitarán la exposición 'Cambio climático, cambio global'.

ACT.3.1.1 Apertura de la exposición durante la Semana Europea de la Ciencia y la Tecnología en el museo

Apertura de la exposición durante la Semana Europea de la Ciencia y la Tecnología en el museo.

ACT.3.1.2 Desarrollo y difusión del programa Microexposiciones como herramienta para la didáctica de las ciencias en los centros escolares

Desarrollo y difusión del programa Microexposiciones como herramienta para la didáctica de las ciencias en los centros escolares.

OO.3.2 Dedicar un 10% de las visitas guiadas al BioDomo a la sensibilización y mejora del conocimiento del cambio climático

El cambio climático es uno de los ámbitos científicos que más desinformación está generando entre la ciudadanía por el impacto social, político y económico que tiene en el mundo contemporáneo. Es por ello por lo que el Parque de las Ciencias pretende aumentar su actividad de sensibilización en este sentido a través del BioDomo, un espacio dedicado a la educación ambiental y a la concienciación en la conservación del



planeta.

ACT.3.2.1 Divulgación del impacto del cambio climático en los ecosistemas y de las medidas para afrontarlo

Se desarrollarán talleres y visitas guiadas específicas en el BioDomo orientadas a la sensibilización medioambiental de la sociedad.

OO.3.3 Promover que los proyectos presentados en la Feria de la Ciencia giren en torno al cambio climático

Con el objetivo de sensibilizar en la conservación del medio ambiente desde edades tempranas, el museo promoverá que el 5% de los proyectos científicos escolares presentados en la 25 Feria de la Ciencia giren en torno al medioambiente.

ACT.3.3.1 Dedicación de un número de stands en la organización de la Feria de la Ciencia para proyectos relacionados con cambio climático

Se dedicarán al menos 3 stands de la Feria de la Ciencia a proyectos relacionados con cambio climático.

OO.3.4 Dedicar una exposicion relacionada con el Cambio Climático

Dedicar una exposicion relacionada con el Cambio Climático

ACT.3.4.1 Organización de visitas del público familiar y escolar en el marco del proyecto Watermining

Gestionar las visitas del público familiar y escolar en el marco del proyecto Watermining.

OE.4 Implementar la igualdad de género en todos los ámbitos de contenido del museo

OO.4.1 Alcanzar al menos un 35% de participación femenina en proyectos STEAM impulsados por el museo como Investigación en el Aula y el

Se facilitará y promoverá la participación de niñas y jóvenes en estos dos proyectos a través de la comunicación específica a este segmento de públicos y estableciendo que al menos un 35% de los proyectos presentados estén representados por público femenino.

ACT.4.1.1 Consolidación del proyecto Ellas inspiran STEAM desde el programa educativo ESERO.

Consolidación del proyecto Ellas inspiran STEAM desde el programa educativo ESERO.

OO.4.2 Visibilizar el papel de la mujer en la ciencia alcanzando el 50% de participación de científicas e investigadoras en las activid

Todas las actividades, talleres y conferencias que organice el museo en el año 2023 y en la que participen expertos y expertas estarán diseñadas con el criterio de igualdad, de forma que el 50% sean mujeres y el 50%



hombres.

ACT.4.2.1 Encuentros de escolares con científicas y científicos

Encuentros de escolares con científicas y científicos.

ACT.4.2.2 Conferencias para el público general sobre temas de interés científico

Conferencias para el público general sobre temas de interés científico.

OO.4.3 Trabajar para que el 50% de los/as participantes en talleres relacionados con las tecnologías sean niñas

A través del envío de boletines a los centros educativos se incentivará la participación de niñas en los talleres de tecnología y en las experiencias promovidas desde OpenLab.

ACT.4.3.1 Visibilizar el papel de la mujer en el desarrollo de esta área científica

Visibilizar el papel de la mujer en el desarrollo de esta área científica a través de actividades y visitas guiadas en torno al papel de la mujer en la ciencia.

OO.4.4 Integrar la dimensión de género en la entidad.

Integrar la dimensión de género en la entidad.

ACT.4.4.1 Presentación del Plan de Igualdad de la Entidad

Presentación del Plan de Igualdad de la Entidad



CONSORCIO SANITARIO PÚBLICO DEL ALJARAFE



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio Sanitario Público del Aljarafe, es una entidad de derecho público integrada en un 50% por el Servicio Andaluz de Salud y en el 50% restante por la Provincia Bética Nuestra Señora de la Paz de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios, entidad que fue constituida mediante Convenio celebrado por ambas partes el 1 de diciembre de 2003, previo Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

El Consorcio se rige por sus Estatutos y por la reglamentación interna dictada en desarrollo de los mismos, así como por las disposiciones legales de carácter general que le sean aplicables, y en especial, por lo que al mismo se refiere, por el contenido de la Ley 2/1998, de 15 de junio, de Salud de Andalucía, y Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

El objeto del Consorcio es la prestación de la asistencia sanitaria especializada a la población de la zona del Aljarafe, preferentemente que se determine en los correspondientes Contratos-programa que se establezcan entre la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud) y el Consorcio. A estos efectos se entiende que la asistencia sanitaria especializada incluye, además de la prestación de atención especializada, las de atención de urgencia, farmacéutica, ortoprotésica, de productos dietéticos y de transporte sanitario que se derive de la primera.

Asimismo, puede asumir otras actividades asistenciales mediante acuerdo del Consejo Rector del Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

El Consorcio cuenta con un Consejo Rector, como superior órgano de gobierno y administración, de una Presidencia y de una Vicepresidencia.

El Consorcio no dispone de estructura administrativa propia, siendo ejercidas estas funciones por personal de la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud) y del Hospital San Juan de Dios del Aljarafe.

La asistencia sanitaria la lleva a cabo el Consorcio a través del organismo instrumental Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, de acuerdo con la capacidad técnica del mismo.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Con respecto a las directrices para la prestación de la asistencia sanitaria especializada a la población de la zona del Aljarafe hay que destacar el Acuerdo de Gestión y Resultados - Contrato Programa de la Consejería de Salud y Consumo con el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, el cual establece las actividades a realizar por el Consorcio y la dotación de recursos para la consecución de tales fines a lo largo del ejercicio. Su estructura y composición identifican los objetivos priorizados, los plazos para lograrlos y los indicadores a utilizar para su evaluación. Este contrato-programa, que se firmará en el año 2023, se establecerá en los mismos términos y con los mismos objetivos que los previstos para el resto de los hospitales del mismo tipo del Sistema Sanitario Público de Andalucía (en adelante SSPA) y se evaluará de manera periódica. En este sentido, y al objeto de poder realizar el seguimiento de la actividad asistencial en idénticas circunstancias al resto de hospitales del SSPA, el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe deberá incorporar en 2023 todos los sistemas corporativos del SSPA, tal y como se recoge en los estatutos del Consorcio.

Dentro de estos objetivos cabe mencionar los siguientes:

- * Mejorar la salud y calidad de vida de la población del Aljarafe, generando las condiciones estructurales, organizativas en la sociedad y las condiciones de vida en la población más favorecedoras para la salud.
- * Implementar las actuaciones necesarias y adecuadas que contribuyan a conseguir los mejores resultados en



salud (análisis de indicadores de Calidad en Pacientes Ingresados (IQI), Programa PIRASOA (Programa Integral de prevención y control de las infecciones relacionadas con la asistencia sanitaria y optimización del uso de antimicrobianos), Plan de continuidad asistencial de pacientes frágiles dados de alta desde urgencias, desarrollo de Planes Integrales y Sectoriales del SSPA, etc.).

- * Establecer nuevos cauces de participación activa de los ciudadanos.
- * Cumplimiento estricto de los plazos regulados mediante decreto como garantía de la accesibilidad de los ciudadanos al Sistema Sanitario Público Andaluz.
- * Adecuar el volumen de actividad asistencial hasta alcanzar tasas ajustadas a estándares de calidad.
- * Implementar actuaciones que contribuyan a incrementar la seguridad del paciente (análisis de indicadores de seguridad del paciente (PSI), autoevaluación a través del Observatorio de Seguridad del Paciente, etc.).
- * Adquisición de la excelencia en términos verificables de la organización (incremento de profesionales y Unidades de Gestión Clínica acreditados por la Agencia de Calidad Sanitaria de Andalucía).
- * Avanzar en la mejora funcional de las Unidades implantadas bajo el modelo de Gestión Clínica.
- * Incorporar los principios de la gestión pública responsable en todos sus ámbitos de competencia (implantación de sistemas de gestión medioambiental y sostenibilidad energética, aprobar un Plan de Igualdad en el marco del sistema de gestión de la igualdad de la Consejería de Salud y Consumo, etc.).
- * Satisfacer la expectativa de crecimiento en el conocimiento de los profesionales sanitarios haciéndolas concordantes con la práctica asistencial cotidiana, la seguridad del paciente y las evidencias científicas (desarrollo de la Plataforma de gestión de la formación de los especialistas en el SSPA (PortalEIR), elaboración de un Plan de Comunicación del Plan de Gestión de la Calidad Docente y del Plan Estratégico de Formación del Centro, etc.).
- * Mejorar la imagen percibida por los ciudadanos de los centros del SAS.
- * Mejorar la calidad y eficiencia de la prescripción farmacéutica en el SAS (Prescripción por Principio Activo, promover la Prescripción en Receta XXI, etc.).
- * Mejorar la calidad y eficiencia relacionada con el uso de otras tecnologías sanitarias.

En este marco, se ha definido el objetivo estratégico del Consorcio para el ejercicio 2023, orientando la gestión hacia la consecución de resultados, con la participación y corresponsabilidad en la gestión de los profesionales.

Marco de planificación presupuestaria.

Desde el punto de vista de la planificación presupuestaria, las Entidades que conforman el Consorcio contribuirán a la consecución de su objeto, conforme al siguiente reparto:

- a) Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud) contribuirá con la financiación necesaria para la prestación de la atención sanitaria, en la forma y cuantía definida en el contrato-programa establecido con el Consorcio para 2023.
- b) La Provincia Bética de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios contribuirá al Consorcio con la totalidad de la capacidad asistencial del Hospital de su titularidad, construido en Bormujos, centro que se utiliza para prestar la atención sanitaria especializada, y con la Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, que será utilizada como organismo instrumental de gestión por el Consorcio Sanitario Público del Aljarafe, de acuerdo con lo previsto en el artículo 66 de la Ley 2/1998, de 15 de junio, de Salud de Andalucía.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Desarrollar las políticas de salud y proteger la salud de las personas para mejorar su bienestar y calidad de vida

Aunque el propósito último de nuestro sistema sanitario público es contribuir sustancialmente a mejorar la salud, entendida de forma global en todas sus facetas, los servicios sanitarios persiguen además la prevención, promoción, asistencia y rehabilitación, para conseguir, en la medida de lo posible, la reintegración plena al mundo



laboral y social.

Durante los últimos años ha aumentado el envejecimiento de la población, lo que conlleva un aumento de las enfermedades crónicas, y entre ellas, la incidencia del cáncer; sin embargo, ha descendido la mortalidad, aumentando con ello la esperanza de vida.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

La actual estructura del gasto del Consorcio Sanitario Público del Aljarafe se recoge en el contrato-programa suscrito con la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud) para 2023, donde se determina la cuantía de la financiación de aquel, y cuya justificación se encuentra en la necesidad de velar por el mantenimiento del equilibrio presupuestario y no comprometer los niveles de calidad, ni el grado de satisfacción alcanzado por los usuarios del Hospital en la prestación de su cartera de servicios, permitiendo la mejora en las condiciones económicas de los trabajadores, para lo que es necesario que la Entidad mantenga su nivel de eficiencia y continúe avanzando en la identificación e implantación de nuevas medidas de gestión.

Asimismo, con la financiación propuesta se busca atender los compromisos con los trabajadores en materia de retribuciones, así como asumir la realización de la actividad trasplantadora.

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL		
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.		
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	67.582.457	100,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	67.582.457	100,0
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital		
OPERACIONES NO FINANCIERAS	67.582.457	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	67.582.457	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El ingreso del Consorcio que se consigna en el presupuesto corriente tiene previsto que tenga como fuente de financiación una partida presupuestaria de 67.582.457 euros, que se establece en el Capítulo 4 del presupuesto de gastos de la Consejería de Salud y Consumo, con carácter finalista.

El gasto del Consorcio consignado en el presupuesto corriente (Capítulo 4 del Programa 41C) viene dado por la actividad asistencial a desarrollar en el hospital integrado en el Consorcio, cuya gestión corresponde a la Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, destinataria de los fondos presupuestados.



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Como se viene haciendo desde 2020, la financiación del Consorcio Sanitario Público del Aljarafe se consigna en el presupuesto corriente de la Consejería de Salud y Consumo.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Desde el punto de vista de la estructura funcional del presupuesto, el Consorcio tiene previsto alcanzar sus objetivos estratégicos a través del programa presupuestario de asistencia Sanitaria, en coordinación con el establecido por la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud).

Programa		2023	%
41C	ATENCIÓN SANITARIA	67.582.457	100,0
TOTAL		67.582.457	100,0

PROGRAMA 41C- ATENCIÓN SANITARIA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El Consorcio Sanitario Público del Aljarafe, es una entidad de derecho público integrada en un 50% por el Servicio Andaluz de Salud y en el 50% restante por la Provincia Bética Nuestra Señora de la Paz de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios, entidad que fue constituida mediante Convenio celebrado por ambas partes el 1 de diciembre de 2003, previo Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

El Consorcio se rige por sus Estatutos y por la reglamentación interna dictada en desarrollo de los mismos, así como por las disposiciones legales de carácter general que le sean aplicables, y en especial, por lo que al mismo se refiere, por el contenido de la Ley 2/1998, de 15 de junio, de Salud de Andalucía, y Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

El objeto del Consorcio es la prestación de la asistencia sanitaria especializada a la población de la zona del Aljarafe, preferentemente que se determine en los correspondientes Contratos-programa que se establezcan entre la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud) y el Consorcio. A estos efectos se entiende que la asistencia sanitaria especializada incluye, además de la prestación de atención especializada, las de atención de urgencia, farmacéutica, ortoprotésica, de productos dietéticos y de transporte sanitario que se derive de la primera.

Asimismo, puede asumir otras actividades asistenciales mediante acuerdo del Consejo Rector del Consorcio.

En el ejercicio 2023 la prestación de la asistencia sanitaria especializada está previsto que se realice, al igual que en ejercicios anteriores, por el organismo instrumental Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe.

Por otro lado, la financiación que está prevista aportar en 2023 al Consorcio asciende a 67.582.457 euros, lo que representa un aumento del 4,64% respecto a 2022, cuya justificación se encuentra en la necesidad de velar por el mantenimiento del equilibrio presupuestario y no comprometer los niveles de calidad, ni el grado de satisfacción alcanzado por los usuarios del Hospital en la prestación de su cartera de servicios, permitiendo la mejora en las condiciones económicas de los trabajadores, para lo que es necesario que la Entidad mantenga su nivel de eficiencia y continúe avanzando en la identificación e implantación de nuevas medidas de gestión.



Asimismo, con la financiación propuesta se busca atender los compromisos con los trabajadores en materia de retribuciones, así como asumir la realización de la actividad trasplantadora.

En consecuencia:

1. Los ingresos del Consorcio que se consignen en el presupuesto está previsto que tengan como fuente de financiación la partida presupuestaria de 67.582.457 euros, que deberá establecerse en el capítulo IV del presupuesto de gastos de la Consejería de Salud y Consumo, con carácter finalista.
2. Los gastos del Consorcio consignados en el presupuesto vendrán dados por la actividad asistencial a desarrollar en el hospital integrado en el Consorcio, cuya gestión corresponde a la Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, destinataria de los fondos presupuestados.

Las transferencias de financiación del Consorcio correspondientes al ejercicio 2023, se prevé que se realicen a lo largo del mismo de acuerdo con el calendario de pagos elaborado a tenor de lo contemplado en el artículo 33 de sus estatutos actualizado en virtud del acuerdo del Consejo Rector certificado por su Secretario con fecha 11 de enero de 2010, según el cual el presupuesto se librará por doceavas partes, a mes vencido, sin que el importe total transferido pueda superar el 100% de la financiación.

El Acuerdo de Gestión y Resultados - Contrato Programa de la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud) con el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe establece las actividades a realizar por el Consorcio y la dotación de recursos para la consecución de tales fines a lo largo del ejercicio. Su estructura y composición identifican los objetivos priorizados, los plazos para lograrlos y los indicadores a utilizar para su evaluación. Este contrato-programa, que se firmará en el año 2023, se establecerá en los mismos términos y con los mismos objetivos que los previstos para el resto de los hospitales del mismo tipo del Sistema Sanitario Público de Andalucía (en adelante SSPA) y se evaluará de manera periódica. En este sentido, y al objeto de poder realizar el seguimiento de la actividad asistencial en idénticas circunstancias al resto de hospitales del SSPA, el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe deberá incorporar en 2023 todos los sistemas corporativos del SSPA, tal y como se recoge en los estatutos del Consorcio.

Dentro de estos objetivos cabe mencionar los siguientes:

- * Mejorar la salud y calidad de vida de la población del Aljarafe, generando las condiciones estructurales, organizativas en la sociedad y las condiciones de vida en la población más favorecedoras para la salud.
- * Implementar las actuaciones necesarias y adecuadas que contribuyan a conseguir los mejores resultados en salud (análisis de indicadores de Calidad en Pacientes Ingresados (IQI), Programa PIRASOA (Programa Integral de prevención y control de las infecciones relacionadas con la asistencia sanitaria y optimización del uso de antimicrobianos), Plan de continuidad asistencial de pacientes frágiles dados de alta desde urgencias, desarrollo de Planes Integrales y Sectoriales del SSPA, etc.).
- * Establecer nuevos cauces de participación activa de los ciudadanos.
- * Cumplimiento estricto de los plazos regulados mediante decreto como garantía de la accesibilidad de los ciudadanos al Sistema Sanitario Público Andaluz.
- * Adecuar el volumen de actividad asistencial hasta alcanzar tasas ajustadas a estándares de calidad.
- * Implementar actuaciones que contribuyan a incrementar la seguridad del paciente (análisis de indicadores de seguridad del paciente (PSI), autoevaluación a través del Observatorio de Seguridad del Paciente, etc.).
- * Adquisición de la excelencia en términos verificables de la organización (incremento de profesionales y Unidades de Gestión Clínica acreditados por la Agencia de Calidad Sanitaria de Andalucía).
- * Avanzar en la mejora funcional de las Unidades implantadas bajo el modelo de Gestión Clínica.
- * Incorporar los principios de la gestión pública responsable en todos sus ámbitos de competencia (implantación de sistemas de gestión medioambiental y sostenibilidad energética, aprobar un Plan de Igualdad en el marco del sistema de gestión de la igualdad de la Consejería de Salud y Consumo, etc.).
- * Satisfacer la expectativa de crecimiento en el conocimiento de los profesionales sanitarios haciéndolas concordantes con la práctica asistencial cotidiana, la seguridad del paciente y las evidencias científicas (desarrollo de la Plataforma de gestión de la formación de los especialistas en el SSPA (PortalEIR), elaboración de un Plan de Comunicación del Plan de Gestión de la Calidad Docente y del Plan Estratégico de Formación del Centro, etc.).



- * Mejorar la imagen percibida por los ciudadanos de los centros del SAS.
- * Mejorar la calidad y eficiencia de la prescripción farmacéutica en el SAS (Prescripción por Principio Activo, promover la Prescripción en Receta XXI, etc.).
- * Mejorar la calidad y eficiencia relacionada con el uso de otras tecnologías sanitarias.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Desarrollar las políticas de salud y proteger la salud de las personas para mejorar su bienestar y calidad de vida

OO.1.1 Garantizar la asistencia sanitaria en la zona del Aljarafe

Objetivo operativo recogido en los Estatutos y en el contrato-programa formalizado con el Servicio Andaluz de Salud.

ACT.1.1.1 Cobertura sanitaria de la población del Aljarafe mediante las prestaciones del Hospital San Juan de Dios

De conformidad con el artículo 32 de los Estatutos del Consorcio Sanitario Público del Aljarafe, éste garantizará la asistencia sanitaria en la zona del Aljarafe a través de la Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, como organismo instrumental de gestión.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE
HUELVA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Conforme al convenio de cesión de competencias de 17 de febrero de 2012, la Consejería faculta al Consorcio, para que asuma en su ámbito todas las prerrogativas, obligaciones y competencias de ordenación y gestión que correspondan a aquella en materia de servicio de transporte público regular de viajeros de uso general.

1.2 Estructura de la sección

Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Su artículo 2, sobre organización general de la Consejería, en su apartado 3 dispone que "Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (...)" y entre las entidades adscritas se cita al "i) El Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva". Y el artículo 10.3. señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transportes Metropolitanos de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027, cuyo objeto será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021 - 2027, modificándose el ámbito temporal del citado Plan de forma que su alcance quedó ampliado hasta el año 2030.

Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, Plan de Movilidad Sostenible, que contribuirá a disponer de un instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte de Huelva. Actualmente se encuentra en versión preliminar pendiente de aprobación, habiendo superado el trámite de exposición pública.

El objetivo principal de este Plan es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud.



3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema del transporte metropolitano

Se propone mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte público metropolitano, mediante el fomento del transporte público y del transbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte del consorcio, la bicicleta y mejorando la calidad del servicio del transporte público.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

Desarrollar objetivos operativos y actuaciones encaminados a atender la perspectiva de género en todas las áreas vinculadas o afectadas por el sistema de transporte metropolitano.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Capítulo I incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla así como las cargas sociales.

Capítulo II donde se incluyen los gastos destinados a cubrir el funcionamiento de la sede del Consorcio, el mantenimiento y conservación preventiva de marquesinas y lugares de parada, los gastos del Centro de atención al usuario y el servicio de recaudación por la venta de tarjetas.

Capítulo IV recoge el crédito destinado al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

Capítulo VI Infraestructuras y equipamiento del sistema de transporte, infraestructuras y equipamiento en sedes propias, sistemas de información.

Capítulo VII Contrato-programa Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Huelva.

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	273.187	9,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	208.342	7,4
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.124.748	75,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.606.277	92,9
6 INVERSIONES REALES	146.489	5,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	50.000	1,9
Operaciones de Capital	196.489	7,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.802.766	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.802.766	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

470.00 Subvención vinculada al precio a operadores.

Se estima que en 2023 se recuperarán los niveles de demanda precovid, similares a los existentes en 2019. A su



vez, las políticas de promoción de la movilidad sostenible y de bonificación de viajes, como la puesta en marcha de la tarjeta joven de transporte, las políticas tarifarias conducentes a la mejora de la penetración de la tarjeta de transporte del Consorcio en el transporte urbano de la capital así como la incorporación de nuevos municipios al ámbito del Consorcio y el incremento de desplazamientos turístico en época estival, hacen prever una cifra de demanda superior a la existente en 2019.

603.01 Instalaciones técnicas y utillaje.

Dotación de paradas nuevas (mínimo 14) con paneles de mensajería variable e iluminación, automatización del proceso de alquiler de bicicletas con la adquisición de una máquina desatendida para la gestión del préstamo, adquisición de máquinas desatendidas de recarga de tarjetas para apeaderos, estaciones y/o paradas singulares (3 equipos).

A su vez, hay que tener en cuenta los compromisos asumidos en base al contrato programa suscrito entre el operador de transporte urbano EMTUSA y el Consorcio.

607.00 Bienes destinados al uso general.

Para la realización de obras de canalización de conexión de paneles de mensajería variable e iluminación de distinto tipo en estaciones, apeaderos y marquesinas.

770.00 Contrato- programa operador urbano Huelva.

Compromisos asumidos con el operador urbano EMTUSA para la realización de proyectos de promoción de la movilidad sostenible en el ámbito urbano/metropolitano de mejora de la integración y coordinación de ambas redes de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

Adecuación presupuestaria a una mayor demanda, previsiblemente ligeramente superior a la demanda de 2019, con un incremento a su vez, del uso de la tarjeta de transporte frente al billete sencillo, como consecuencia de cambios de hábitos por la pandemia, el nuevo contexto socio-económico y cambios en los perfiles de usuarios del transporte en el ámbito (mayor número de visitantes/turistas)

Culminación del proceso de migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejor del control del sistema de transporte y de la información al usuario.

Promoción de la movilidad sostenible en proyecto de colaboración con la Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Huelva (EMTUSA), conforme al contrato-programa suscrito por ambas partes.

Automatización del sistema público de préstamo de bicicletas en el ámbito de actuación del Consorcio.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gasto se incluye en la funcional 51B Movilidad, infraestructuras varias y Transportes.

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.802.766	100,0
TOTAL		2.802.766	100,0



PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Dentro de la estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía destaca la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía, figura de gestión en aglomeraciones urbanas andaluzas.

El Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva es una entidad de Derecho Público de carácter asociativo, adscrito a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio y tesorería propios, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica como requiera la realización de sus fines.

El Consorcio se constituye con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito territorial.

El Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva está conformado por los municipios de Huelva, Aljaraque, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos del Condado, Bonares, Cartaya, Gibraleón, Hinojos, Isla Cristina, Lepe, Lucena del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre, San Juan del Puerto, Trigueros, Villablanca, la Diputación Provincial de Huelva y la Comunidad Autónoma de Andalucía, con lo que supone que un total de 21 municipios, con una población total según padrón de 407.238 habitantes en 2021 (un 74,44% de la población total de la provincia de Huelva), disfruten de la oferta de transporte público. Su gestión viene siendo desempeñada por el citado Consorcio.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores así como en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan con respecto al resto de modos públicos de transporte de los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

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

El Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo cuenta con los siguientes datos:

- * Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva: 71.357 a cierre de 2021.
- * Viajes totales gestionados (autobús metropolitano + viajes en urbano con tarjeta Consorcio): 1.546.362 a cierre de 2021.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema del transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal



En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

En el Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva se prevé promover y potenciar la integración de otros operadores de transporte urbano del ámbito en su sistema tarifario, el uso del sistema de préstamo de bicicletas ampliando su dotación así como facilitando y reduciendo la tramitación del préstamo, la coordinación horaria con otros modos de transporte como el tren y servicios de transporte urbano, así como la ampliación y adaptación de la oferta de servicios a distintos perfiles de usuarios con motivos de viaje distintos a la movilidad obligada.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destaca la planificación de la ejecución de las distintas intervenciones que se prevean en el Plan de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Huelva.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad y Transportes en un análisis del mapa concesional de los servicios regulares de transporte de viajeros. Y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo son:

- Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.
- Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contempla la colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transportes.
- Se continuará con la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas.
- Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. Es esta línea, se continúa con la mejora del sistema público de préstamo de bicicletas con la automatización del proceso de contratación del servicio.



- Una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario.
- Proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.

Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

OO.2.1 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética con enfoque de género

El Consorcio se adaptará a un lenguaje no sexista, en el marco de sus respectivas normas reguladoras y garantizará un tratamiento igualitario en los contenidos e imágenes que utilicen en el desarrollo de sus actividades y en todos los documentos y soportes que produzcan directamente o bien a través de personas o entidades.

ACT.2.1.1 Incorporar perspectiva de género a los sistemas de información

Todos los folletos, carteles tanto físicos como virtuales emitidos en 2023 serán revisados y conformes con la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

OO.2.2 Planificar actuaciones correctivas en paradas y marquesinas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad

Tanto en la implantación como en las actuaciones correctivas y/o de modificación que se hagan en las paradas/marquesinas actuales se incluirá la perspectiva de género, con especial atención en cuanto a su ubicación, iluminación así como acceso/itinerario peatonal a las mismas.

ACT.2.2.1 Establecimiento de paradas a demanda en servicios nocturnos

La percepción del miedo y la seguridad es uno de los factores más preocupantes para las mujeres una vez que llega la noche, por lo que estableciendo las paradas a demanda en los servicios nocturnos, se puede reducir el tiempo de trayecto a pie de la usuaria a su destino; reduciendo ese miedo y haciendo el trayecto más seguro para las usuarias.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
ALMERÍA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente, el 16 de junio de 2011 se suscribió un Convenio de colaboración entre la consejería de obras públicas y vivienda de la junta de Andalucía y el Consorcio de transporte metropolitano del área de Almería para la gestión de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general y se deja sin efecto el suscrito el 14 de mayo de 2009.

En dicho convenio se delegaron las siguientes competencias en el Consorcio:

- 1) 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.
- 2) Modificación de tráfico.
- 3) Modificación o supresión de líneas o servicios.
- 4) Modificación de itinerarios.
- 5) Modificación de expediciones, calendarios y horarios.
- 6) Determinación de lugares de parada e instalación de marquesinas y postes de señalización, conforme a los modelos homologados por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.
- 7) Coordinación de servicios de transporte urbano coincidentes con servicios regulares interurbanos preexistentes, en los términos previstos en los artículos 10 y 23 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.
- 8) Viajeros de pie.
- 9) Servicios mínimos.
- 10) Material móvil.
- 11) Responsabilidad patrimonial.
- 12) Control de datos de explotación del servicio.
- 13) Transmisión de concesiones.
- 14) Unificación de concesiones.
- 15) Extinción de las concesiones.
- 16) Establecimiento de nuevos servicios de transporte público regular permanente o temporal de viajeros por carretera de uso general.
- 17) Licitación de concesiones.

1.2 Estructura de la sección

Decreto 160/2022 de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Artículo 2 sobre organización general de la Consejería en apartado 3 dispone "Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (...)" y entre las entidades adscritas se cita al "d) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería" Y el artículo 10.3. señala que " se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía."

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se instó a la entonces Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio a realizar las actuaciones necesarias para la elaboración de un plan en materia de infraestructuras del transporte: el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027. Dicho plan se se ha extendido hasta el ejercicio 2030, por el Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el citado Acuerdo de 21 de mayo de 2019.

Acuerdo de 10 de mayo de 2022, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027.

Esta estrategia engloba 6 bloques temáticos donde se pretende lograr mayores dosis de competitividad en la economía regional; hacer a la economía más sostenible y luchar contra las consecuencias del cambio climático; corregir el atraso secular de la economía andaluza, consecuencia de su situación geográfica periférica, que puede mitigarse mediante la mejora de las conexiones de la red de transportes, pero también en materia de conectividad digital; reducir los niveles de desigualdad y el riesgo de exclusión social, sin menoscabar las cotas alcanzadas en materia de bienestar por la sociedad andaluza; contribuir a la reducción de los desequilibrios territoriales existentes dentro de Andalucía; y, por último, lograr una mejora de la gobernanza, de la calidad institucional, en aras de lograr una mayor eficiencia que redunde en el conjunto de la sociedad andaluza.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Aumentar la participación y sostenibilidad del sistema de transporte público metropolitano

En el ejercicio 2023 tanto en materia de movilidad como en sostenibilidad se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad contemplando los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

En el área metropolitana de Almería dicha intermodalidad viene marcada por la actual integración de la flota de autobuses urbana de Almería con la empresa Surbus así como la puesta en marcha del proyecto bus+bici con préstamo de bicicletas eléctricas.

Mejora de la sostenibilidad marcada por las cifras de viajeros en la modalidad urbana en Almería, teniendo en cuenta los viajeros del mes de Septiembre 2022 ascienden a 25.587 viajeros cifra muy superior a la esperada.

Respecto al urbano de el Ejido desde el año 2018, en el que se integró la tarjeta del transporte urbano de el Ejido, las cancelaciones han ido incrementándose de manera significativa con aumentos de un ejercicio a otro del 15%, por lo que para 2023 se prevé un total de 55.000 cancelaciones y 63.000 desplazamientos.

Dicho objetivo estratégico está marcado por la recuperación progresiva del número de viajeros debido a la crisis sanitaria de la covid-19, cifras que no igualan a las del ejercicio 2019 pero que van en continuo aumento.

OE.2 Planificar la movilidad con perspectiva de género

El objetivo estratégico define acciones para el desarrollo de políticas de movilidad y transporte orientadas a la corrección de la desigualdad de género.

Para dicha corrección se debe garantizar un acceso a bienes y servicios en condiciones de igualdad a diversos colectivos.



Hay que desarrollar acciones que den seguridad a diferentes colectivos (personas vulneables, movilidad reducida, mujeres) así como estudios donde se cuantifiquen y analicen las diferencias de género en la actual movilidad, desplazamientos, variables demográficas, sociodemográficas y económicas que condicionen los distintos patrones de viaje para actividades cotidianas, trabajo, estudio etcétera. En definitiva, analizar las pautas de movilidad femenina y masculina.

Para el ejercicio 2023 se eliminarán barreras arquitectónicas en parada, en concreto en 5 de ellas, así como la ejecución de un apeadero en una zona despoblada que favorecerá la protección y sensación de seguridad para los colectivos más vulnerables.

OE.3 Avanzar hacia una transición energética sostenible mejorando la sostenibilidad del sistema público de transporte

Los objetivos de mitigación de emisiones difusas para Andalucía se fijarán como mínimo en función de los objetivos de la Unión Europea y de la normativa básica estatal, adoptando el criterio de reparto proporcional del esfuerzo según el tramo que le corresponda al PIB relativo de la Comunidad Autónoma, y aplicando el esfuerzo así determinado a las emisiones de CO2 equivalente per cápita, o, en su caso, el criterio que en el futuro le pueda sustituir.

Haciendo alusión al artículo 32 Ley 8/2018 de 8 de octubre, se establece como objetivo para Andalucía para el año 2030 la reducción como mínimo del 18% de emisiones difusas de gases de efecto invernadero por habitante con respecto a 2005.

El consorcio de transporte persigue el cambio hacia dicha transición energética sostenible con la realización de planes de estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El ejercicio 2023 viene motivado por un decremento en el capítulo II que no va a poder mantener la inversión realizada en postes y marquesinas de los últimos ejercicios. En dicho capítulo seguramente se precisarán modificaciones presupuestarias ya que no se contemplan gastos de gabinete jurídico ni tampoco los costes reales del servicio del centro de atención al usuario ,por lo que se evaluarán dichas necesidades cuando finalice el ejercicio 2023.

Un incremento en la inversión capítulo VI:

Mobiliario urbano. Adquisición de postes

Obras de señalización y mejora en paradas

Proyecto BUS+BICI

Trabajos de consultoría para obras

Instalación de paneles informativos.



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	294.757	11,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	142.734	5,5
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.912.163	74,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.349.654	91,0
6 INVERSIONES REALES	231.154	9,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	231.154	9,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.580.808	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.580.808	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Partidas cuantitativamente más importantes

Capítulo IV -Liquidaciones a los operadores. Aunque se mantienen las cifras del ejercicio 2022 la previsión de gasto en capítulo IV será mucho mayor debido a la mayor demanda de viajeros así como las mejoras necesarias dentro del área metropolitana. Cabe incluir también la puesta en marcha del urbano de Almería, cuya integración ha promovido el aumento considerable de viajeros.

Capítulo VI

Dotación presupuestaria para inversión sobre todo en mobiliario urbano y obras.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Se refuerza la dotación en partidas del capítulo VI para dotar de infraestructura el proyecto BUS+BICI y ejecuciones de obras en el ámbito del consorcio.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Respecto al capítulo IV tenemos la certeza de que se verá afectado por el número de viajeros urbanos y metropolitanos así como las bonificaciones (familias numerosas, bonificaciones de familias jóvenes)

El gasto en inversión cubrirá actuaciones sobre todo en relación al proyecto BUS+BICI y así mejorar el servicio y la movilidad sostenible del usuario.

Programa	2023	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.580.808	100,0
TOTAL	2.580.808	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES



6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Los Consorcios de Transporte son entidades de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

Se tiene por objeto articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas, a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito.

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación:

Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías).

La otra es la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios de Transporte Metropolitanos.

Las orientaciones en este campo se basan en la implantación de esta figura de gestión en todas las aglomeraciones urbanas andaluzas, en el análisis de la viabilidad de la ampliación de los ámbitos geográficos y, sobre todo, modales de los Consorcios ya constituidos. Todo ello teniendo en cuenta que el 93% de la demanda de transporte público en Andalucía se realiza en los ámbitos metropolitanos.

Teniendo en cuenta las 9 áreas metropolitanas de Andalucía (entre ellas la de Almería) así como la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores.

Al mismo tiempo se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos, en el metro centro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, en Metro de Sevilla, Metro de Málaga, Metro de Granada y próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios, fuente de datos: plataforma de explotación de la red de consorcios de transporte metropolitano de Andalucía). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz.

Significar también que, a pesar de la grave situación económica que ha afectado a la movilidad obligada (trabajo y estudios) y a la de ocio, debido a una menor renta familiar disponible en estos últimos años, los resultados de demanda de transporte público colectivo en la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía están siendo mejores que los datos nacionales y que las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, que tienen un tamaño similar al conjunto de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como



gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos, provenientes de la plataforma de explotación de la red de consorcios metropolitanos de Andalucía:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
 - Tarjetas operativas de los Consorcios: 2.383.679 a cierre de 2021.
 - Cancelaciones totales incluyendo cancelaciones en urbano de todos los consorcios a cierre 2021: 47.429.410, un 24,41% más que el ejercicio 2020.
 - Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
 - Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
 - Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido.
- En consecuencia, se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Aumentar la participación y sostenibilidad del sistema de transporte público metropolitano

OO.1.1 Mejorar la infraestructura del transporte área metropolitana de Almería

En materia de mejora de infraestructuras se propone como objetivo fundamental el mantenimiento de las inversiones realizadas en los últimos ejercicios para dar una calidad y seguridad lo que conseguirá un aumento de la participación ciudadana en el uso del transporte público.

Conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad contemplando en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

Para el Consorcio de Transporte Metropolitano área de Almería las instalaciones y renovaciones de marquesinas así como las de postes, mejoraran notablemente la percepción de seguridad y de infraestructura. Se pretende conseguir una mayor prestación de servicios tanto para los usuarios del transporte metropolitano como para los nuevos usuarios del transporte urbano.

ACT.1.1.1 Instalación y renovación de marquesinas

Instalar y renovar marquesinas para dotar de mayor seguridad y de infraestructuras de calidad. Así se podrá mejorar y aumentar los viajeros del sistema de transporte metropolitano.

ACT.1.1.2 Sustitución de postes

Actuaciones en postes que precisan sustitución dentro del área metropolitana de Almería para dotar de mayor seguridad y de infraestructuras de calidad. Así se podrá mejorar y aumentar los viajeros del sistema de transporte metropolitano.



OO.1.2 Mejorar el sistema información al usuario de transporte

Es imprescindible incluir en el servicio de transporte público una información clara, concisa y detallada de horarios, servicios y mejoras que se ofertan dentro del área metropolitana del área de Almería.

ACT.1.2.1 Mejora horarios en QR paradas

Actualizar los horarios en todos los postes y marquesinas con códigos QR para que el usuario pueda descargar los horarios actualizados.

ACT.1.2.2 Instalación nuevos paneles informativos

En la actualidad, el Consorcio dispone de 21 paneles de información dinámica. Durante 2023 queremos instalar entre 6 y 8 paneles más de manera que la mayoría de los núcleos principales dispongan de esta tecnología. Estos núcleos serían La Gangosa, Pechina, Santa María del Águila, CC Vía Park, Aguadulce y Roquetas de Mar.

OE.2 Planificar la movilidad con perspectiva de género

OO.2.1 Mejorar infraestructura bajo perspectiva de género

Las actuaciones del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería en este aspecto, responden tanto a la mejor iluminación en paradas y marquesinas en zonas despobladas y la eliminación de barreras arquitectónicas en paradas que así lo precisen.

ACT.2.1.1 Mejora de la iluminación en marquesinas de zonas despobladas

Según encuestas derivadas del ministerio de igualdad, 2019 alrededor del 8% de las mujeres encuestadas han asegurado haber sufrido algún tipo de violencia sexual en el transporte público y un 32% en espacios abiertos como calles o parques, datos que evidencian el riesgo al cual se deben enfrentar diariamente las mujeres cuando se mueven y/o cuando se encuentran en el espacio público. Como acción para mejorar dicha situación es mejorar la iluminación en las marquesinas que el consorcio tiene en zonas más despobladas.

OO.2.2 Implantar acciones a personas usuarias vulnerables bajo la perspectiva de género

Dentro del objetivo operativo señalado, se busca la implementación de acciones que vayan orientadas a ayudar al usuario dentro de la perspectiva de género. Acciones que den seguridad a colectivos más vulnerables sobre todo en zonas rurales o despobladas como es el caso del área del levante de Almería.

ACT.2.2.1 Estudio para la medición de la desigualdad en el ámbito del transporte metropolitano

Implementar estudios para la medición de la desigualdad e "integrar una perspectiva de género en el transporte metropolitano" para que ayude a detectar necesidades estrategias nacionales (y locales) de estadística y que se le conceda prioridad en los procesos periódicos de recopilación de datos.

OO.2.3 Implantar la perspectiva de género en contratos mayores y licitaciones

Desde el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería, se busca la implementación de la perspectiva de género en el ámbito de contratación y en los operadores de transporte que trabajan en las



concesiones propias del consorcio.

ACT.2.3.1 Licitación de contratos mayores con planes de igualdad

El Consorcio de Transporte del área metropolitana de Almería quiere proponer en las bases para contratos mayores, que la empresa adjudicataria tenga un plan de igualdad implementado en su plantilla.

OO.2.4 Planificación de itinerarios a centros educativos y universidades para la conciliación laboral

Planificar líneas y horarios que tengan paradas en las cercanías de centros educativos, así como mejoras de servicio de líneas para las universidades, esto ayudará en la conciliación laboral para el colectivo de mujeres que es donde mayoritariamente recae el peso del desplazamiento.

ACT.2.4.1 Establecimiento de horarios e itinerarios en etapas escolares para facilitar conciliación laboral en las familias

Estudiar y ajustar los patrones de movilidad de líneas que tengan paradas próximas a centros escolares para ajustar horarios de paso y así poder aumentar el uso del transporte público y ayudar a las familias a conciliar laboralmente. Reuniones con Colectivos Ampas y representantes de centros educativos y estudiantes, ayudarán a realizar la acción de planificar unos horarios acordes con la realidad.

OE.3 Avanzar hacia una transición energética sostenible mejorando la sostenibilidad del sistema público de transporte

OO.3.1 Aumentar el uso del Transporte Público Interurbano mediante la realización de estudios y planes

Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible tal y como se estipula en el acuerdo de 6 de noviembre de 2019, del Consejo de Gobierno por el que se aprueba la formulación de la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía (ETEA) donde dentro de los grandes bloques que aborda está el de la Sostenibilidad.

ACT.3.1.1 Plan de estudio y anteproyecto para la movilidad sostenible

Realización de planes de estudios ya que son determinantes para el impacto medioambiental en el ámbito del transporte.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
CÓRDOBA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente se suscribió Convenio de Colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba con fecha 7 de junio de 2010, (BOJA nº202, de 15 de octubre de 2010) por el que se faculta al Consorcio para que asuma, en su ámbito, todas las prerrogativas, obligaciones y competencias de ordenación y gestión que correspondan a la Consejería en materia de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general 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. b) Modificación de tráfico. c) Modificación o supresión de líneas o servicios. d) Modificación de itinerarios. e) Modificación de expediciones, calendarios y horarios. f) Determinación de lugares de parada e instalación de marquesinas y postes de señalización, conforme a los modelos homologados por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. g) Coordinación de servicios de transporte urbano coincidentes con servicios regulares interurbanos preexistentes, en los términos previstos en los artículos 10 y 23 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. h) Viajeros de pie. i) Servicios mínimos. j) Material móvil. k) Responsabilidad patrimonial. l) Control de datos de explotación del servicio. m) Transmisión de concesiones. n) Unificación de concesiones. o) Extinción de las concesiones. p) Establecimiento de nuevos servicios de transporte público regular permanente o temporal de viajeros por carretera de uso general. q) Licitación de concesiones.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba se constituye en 2009 formando parte de él como miembros consorciados 16 municipios (Córdoba, Almodóvar del Río, La Carlota, El Carpio, Espejo, Fernán Núñez, Guadalcazar, Montemayor, Obejo, Pedro Abad, Posadas, San Sebastián de los Ballesteros, La Victoria, Villafranca de Córdoba, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba), la provincia de Córdoba y la Comunidad Autónoma de Andalucía, y posteriormente se unieron cinco municipios más: Baena, Castro del Río, Villa del Río, Montoro y la E.L.A. de la Guijarrosa. Disfrutando todos ellos de la oferta de transporte público metropolitano y urbano, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por el citado Consorcio.

Los estatutos vigentes del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Córdoba son los publicados en el BOJA nº 149 de fecha 5 de agosto de 2019 por Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la modificación de los Estatutos de los Consorcios de Transporte Metropolitano y se adscriben los Consorcios a la Administración de la Junta de Andalucía.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, está definido en sus estatutos como una entidad de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines. Todas las actuaciones del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba en consecuencia estarán determinadas conforme a la normativa en vigor de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

1.2 Estructura de la sección

Por otra parte, en el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2 apartado 3, se determina que

"Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda: (...)" g) El Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Córdoba".

Además el artículo 10 apartado 3, señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transporte los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027 cuyo objeto será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021 - 2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan, ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, Plan de Movilidad Sostenible, que actualmente se encuentra en redacción, pendiente de aprobación y exposición pública, y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Córdoba.

El objetivo principal de este Plan es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

Implantar la perspectiva de género en el sistema de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba permitirá impulsar la igualdad de género y contribuir de manera efectiva a la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres en Andalucía.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba deberá realizar un análisis de la realidad del sistema de transporte metropolitano con un enfoque de género y de forma transversal.



4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Por la naturaleza de las competencias de este programa, el gasto corriente representa un gran porcentaje del total del Presupuesto de Gastos.

El Capítulo I incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla así como las cargas sociales.

En el Capítulo II se incluyen los gastos destinados a cubrir el funcionamiento de la sede del Consorcio, el mantenimiento y conservación preventiva de marquesinas y lugares de parada, los gastos del Centro de atención al usuario y el servicio de recaudación por la venta de tarjeta.

En el Capítulo III se recoge la provisión de gastos financieros.

El Capítulo IV recoge el crédito destinado al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

El Capítulo VI incluye las inversiones a realizar tanto en infraestructura como en el sistema de información.

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	158.403	7,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	178.255	8,2
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.628.567	75,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	1.965.227	90,5
6 INVERSIONES REALES	85.000	3,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	120.000	5,6
Operaciones de Capital	205.000	9,5
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.170.227	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.170.227	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El capítulo de transferencias corrientes representa la mayoría de las operaciones corrientes.

Incluye como partida de mayor importe "470 A Empresas Privadas" destinada a la compensación por la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y co-modalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.

- Adecuación presupuestaria a una mayor demanda una vez finalizadas las restricciones a la movilidad impuestas por la pandemia, por lo que se realiza el presupuesto con una estimación de demanda de transporte público

similar a la anterior a la pandemia, lo que supone un crecimiento del 25 por ciento respecto a lo presupuestado en 2021.

- Mayor uso de la tarjeta frente al billete sencillo consecuencia de cambio de hábitos por la pandemia.
- La implantación de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano mediante un análisis inicial de forma transversal que identifique la realidad del sistema del transporte metropolitano con enfoque de género.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.170.227	100,0
TOTAL		2.170.227	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Dentro de la estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía destaca la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía, figura de gestión en aglomeraciones urbanas andaluzas.

Para el ejercicio de 2023 y a través del Programa 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transportes, se persigue satisfacer las necesidades reales de movilidad en el Área de Córdoba y potenciar el transporte interurbano no sólo como actividad sostenible en sí misma, sino como apoyo a la actividad económica y refuerzo de la cohesión social.

El citado programa presupuestario es asignado al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, como organismo adscrito a la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. La gestión de este Programa presupuestario se fundamenta en el principio de eficiencia del gasto, teniendo en cuenta por un lado el carácter asociativo del Consorcio entre Administraciones Públicas con la financiación por cada una de ellas de los gastos e inversiones, asociados a cada servicio de transporte cuyas competencias han sido cedidas al Consorcio, y por otro lado con la financiación por parte de la Junta de Andalucía de las compensaciones a las empresas concesionarias de los servicios de Transporte público regular de viajeros de uso general por los déficit de explotación, así como la financiación de los gastos e inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios que igualmente son financiadas en exclusiva por la Junta de Andalucía.

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías...) y la otra es la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios Metropolitanos de Transporte. Las orientaciones en este campo se basan en la implantación de esta figura de gestión en todas las aglomeraciones urbanas andaluzas, en el análisis de la viabilidad de la ampliación de los ámbitos geográficos y, sobre todo, modales de los Consorcios ya constituidos. Todo ello teniendo en cuenta que el 93% de la demanda de transporte público en Andalucía se realiza en los ámbitos metropolitanos.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y



potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores.

Estas inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios, buscan definir una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios con el fin de facilitar la conectividad entre modos de transportes, impulsar la incorporación de la digitalización y los avances tecnológicos y la innovación en la gestión y acceso al transporte. Dadas las competencias que la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene en materia de transportes conforme el artículo 64 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Al mismo tiempo se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos, en el metrocentro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, en Metro de Sevilla, Metro de Málaga, Metro de Granada y el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte.

La tarjeta del Consorcio de transporte metropolitano de Córdoba es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitano y urbano del área de Córdoba. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio con la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz.

Las condiciones de intermodalidad son fundamentales, además, para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios.

El Consorcio de Transporte metropolitano del Área de Córdoba es la organización o fórmula administrativa adoptada por la Junta de Andalucía para gestionar los servicios de transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Córdoba, por lo que su actividad es pieza determinante para lograr un transporte sostenible, fomentando la movilidad en transporte público y facilitando a la ciudadanía fórmulas alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más accesibles, sanas y limpias.

Del grado de madurez e implantación ciudadana del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo, dan significativa cuenta los datos del incremento de Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, y de que pese a las restricciones y las limitaciones de movilidad decretadas en cada momento, derivadas de la pandemia, se ofreció en los años 2020 y 2021 una oferta de transporte por encima de la demanda, con determinados acuerdos de refuerzos de servicios en hora punta, acomodando la actividad a las excepcionales circunstancias de los años 2020 y 2021.

Los datos a cierre de 2021 para el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba son los que a continuación se detallan:

- Tarjetas operativas del Consorcio: 60.830 tarjetas.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2021 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios): 1.114.452 de viajes/año.

Por todo lo anterior, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba está basado en:



- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido.

En consecuencia, se hace necesario seguir incrementando y potenciando la actividad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

En relación a la perspectiva de género, está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

Además, las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día. La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar uso transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal del área de Córdoba

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible en el área de Córdoba

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- * Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destacan los planes de transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Córdoba.
- * Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad y Transportes en un análisis del mapa concesional de los servicios regulares de transporte de viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.



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

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en el área metropolitana de Córdoba

Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público. Las principales líneas de trabajo en 2023 se centrarán en:

1. Proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
2. Implementación de espacios libres de organismos y partículas nocivas dotando a toda la flota del Consorcio de sistemas de purificación del aire como continuación del proyecto pionero implantado en el año 2021 junto al resto de Consorcios de Transporte de Andalucía, mediante el uso de la tecnología activa capaz de neutralizar en la flota de todos los autobuses, los virus (incluido el SARS-COV-2) y otros tipos de microorganismos, gérmenes y alérgenos.
3. Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad.
4. Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en el área metropolitana de Córdoba.
5. Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.
6. En el año 2023, se van a continuar proyectos de integración del modo ciclista como una etapa de la movilidad obligada, de manera que pueda combinarse con los diferentes modos de transporte público.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

OO.2.1 Planificar el sistema de transporte bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad

El género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana para el ejercicio 2023.

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas de las mujeres, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa - trabajo; casa - ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

ACT.2.1.1 Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno en zonas



despobladas

Actuaciones especialmente enfocadas a los servicios de última hora, los nocturnos y los trayectos más apartados de las vías convencionales, para dotar de mayor seguridad en los desplazamientos a las personas usuarias del transporte público y en especial a las mujeres, posibilitando las paradas a la demanda y adecuando la iluminación de lugares de parada que atiendan servicios nocturnos o en zonas con baja densidad de población.

ACT.2.1.2 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte metropolitano

Actuaciones dirigidas a incluir medidas relacionadas con la perspectiva de género en la implantación de nuevas paradas de transporte así como en las actuaciones de carácter correctivo o de modificación de las ya existentes con especial atención la ubicación, iluminación y acceso/itinerario peatonal de las mismas.

La planificación de paradas conllevará la perspectiva de género para reducir los desplazamientos y tiempos de acceso y facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia debiendo de facilitar la proximidad en especial en zonas de menor densidad de población.

Además se ha de incluir en el protocolo de limpieza/ revisión de paradas el análisis y diagnóstico de la perspectiva de género.

ACT.2.1.3 Elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

El Consorcio con el compromiso de impulsar la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, estableciendo y desarrollando políticas de igualdad de trato y oportunidades en el ámbito de sus competencias ha decidido iniciar la implementación de un plan de igualdad entre hombre y mujeres que abarcará desde la emisión del compromiso inicial hasta la inscripción del plan de igualdad.

OO.2.2 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética con enfoque de género

El Consorcio se adaptará a un lenguaje no sexista, en el marco de sus respectivas normas reguladoras, y garantizará un tratamiento igualitario en los contenidos e imágenes que se utilicen en el desarrollo de sus actividades y en todos los documentos y soportes que se produzcan directamente o bien a través de personas o entidades.

ACT.2.2.1 Revisión del sistema de información y señalética conforme a la perspectiva de género

Actuación dirigida a revisar todos los folletos, carteles, tanto físicos como virtuales, así como cualquier sistema de información que se emitan durante el ejercicio 2023 desde la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
GRANADA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente Mediante la Orden de 13 de septiembre de 2004 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, publicada en BOJA nº187 de 23 de septiembre de 2004, se le atribuyeron competencias en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, fue creado en el año 2002, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Excelentísima Diputación de Granada y 32 Ayuntamientos: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Chauchina, Cenes de la Vega, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, Lachar, Maracena, Monachil, Ogiñares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Santa Fe, Vegas del Genil, Víznar y La Zubia (Valderrubio se constituyó como municipio en el año 2013 por segregación de Pinos Puente, por lo que en la actualidad lo conforman 33 Ayuntamientos), como un ente público de naturaleza asociativa, dotado de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

A tal efecto se aprobaron los estatutos del Consorcio publicados en el BOJA nº 16, de 24 de enero de 2003 por Resolución de 13 de enero de 2003 de la Dirección General de Administración Local, modificados posteriormente mediante Resolución de 19 de septiembre de 2006 de la Dirección General de la Administración Local, publicada en Boja nº 193 de 4 de octubre de 2006.

El Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 11 de diciembre de 2012 (BOJA nº 5 de 8 de enero de 2013) por el que se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible, señalando en su punto segundo que el ámbito territorial inicial del Plan comprende el ámbito metropolitano del Área de Granada definido a los efectos previstos en el art. 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, además de por los 32 municipios fundadores, por los siguientes: Agrón, Beas de Granada, Calicasas, Chimeneas, Cogollos Vega, Colomera, Deifontes, Dúdar, Escúzar, Güéjar Sierra, Huétor de Santillán, Ílora, La Malahá, Moclín, Nívar, Padul, Quéntar y Ventas de Huelma, pudiendo modificarse este ámbito territorial inicial durante la tramitación del plan por necesidades de funcionamiento del sistema de transporte de esta área, requiriendo la previa audiencia de los Ayuntamientos afectados.

En el BOJA número 149 de fecha 5 de agosto de 2019 se publicó Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la modificación de los Estatutos de los Consorcios de Transporte Metropolitano y se adscriben los Consorcios a la Administración de la Junta de Andalucía.

Los Estatutos vigentes del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada son los publicados en el BOJA nº 149 de fecha 5 de agosto de 2019 por el Acuerdo de 30 de julio de 2019 recién citado.

Según la cláusula quinta del Convenio de constitución, desde el momento de su creación las Administraciones constituyentes atribuirán al Consorcio, de acuerdo con las condiciones de aplicación, entre otras funciones, el establecimiento del marco tarifario para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada en el marco de lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, así como en sus Estatutos,



tiene competencia, a día de hoy, en las siguientes materias:

- a) Las que les atribuyan expresamente las leyes y los instrumentos de planificación que le sean aplicables.
- b) La ordenación, gestión incluida licitación, coordinación, control, inspección y sanción, respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano y/o que le hayan sido atribuidos, todo ello en coordinación con la Consejería competente.
- c) Coordinación y gestión del resto de transportes de personas usuarias no incluidas en el apartado anterior que se desarrollen en el ámbito de los entes locales que lo integran, en los términos que establezca el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente.
- d) La coordinación y gestión del Plan de Movilidad Sostenible de su ámbito territorial.
- e) El establecimiento del Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.
- f) Fijar y revisar las tarifas de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio, en coordinación con la Consejería competente.
- g) Promoción de la imagen unificada del sistema de transportes.
- h) Promoción del Transporte Público y de las políticas que impulsen una movilidad sostenible en su ámbito.
- i) Fijar las cantidades a recibir por las empresas operadoras de transporte con arreglo a los criterios que se establezcan en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y tarifas que establezca.
- j) Distribuir las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y las tarifas que establezca y en los contratos-programa que a estos efectos pudieran suscribirse con las empresas operadoras de transporte, conforme a las competencias que le hayan sido atribuidas por las Administraciones consorciadas.
- k) Participación y gestión, en su caso, del desarrollo de contrataciones, actuaciones y proyectos comunes de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.
- l) Las que encomienden las administraciones mediante convenio interadministrativo dentro del ámbito y objeto del Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

Por otra parte, en el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2, apartado 3, se determina que queda adscrito a la Consejería " h) El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada". Y el artículo 10.3. señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía, y el Centro de Control y Gestión del Transporte Público en Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027, cuyo objeto será establecer las



estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021 - 2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan ampliándose su alcance hasta el año 2030. Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en colaboración con el Consorcio también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible, que actualmente se encuentra en versión preliminar pendiente de aprobación y exposición pública, y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Granada.

El objetivo principal de este Plan Estratégico es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público y del trasbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y mejorando la calidad del servicio de transporte público.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

Integrar la perspectiva de género en el ámbito de actuación del transporte metropolitano.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Entre los objetivos fundamentales del Consorcio se encuentra la integración tarifaria. En el año 2004, se implantó el Sistema Tarifario Integrado (STI) del Área de Granada. Este sistema permite tarifas comunes a los usuarios, en base a la zonificación establecida, y bonificar los transbordos entre las diferentes líneas de autobús urbanas e interurbanas y con el Metropolitano de Granada.

La tarjeta o título de transporte del Consorcio se convierte en el único título de transporte que permite el acceso a todos los principales servicios de transporte público colectivo. Este sistema tarifario, supone una reducción sustancial en las tarifas al usuario, al pasar de una tarificación kilométrica a una nueva por zonas. En términos de gestión económica implica una mayor aportación pública para compensar el desequilibrio económico entre la tarifa de referencia del operador y la tarifa por saltos aplicada a los usuarios.

En 2023 el capítulo I incorpora los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones del Director Gerente y personal de alta dirección, así como las retribuciones al personal laboral. Completan este capítulo las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social.

En el capítulo II se incluyen los gastos destinados a bienes corrientes y servicios con los que se hará frente a los



gastos, entre otros, de mantenimiento y conservación de marquesinas, otro inmovilizado material, servicios prestados por otras empresas y, en particular, a los gastos derivados de la gestión de la red de ventas.

El capítulo IV incluye los gastos ocasionados con motivo de las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

En el capítulo VI se recogen las dotaciones para gastos de capital de conformidad con el anexo de inversiones que forma parte del Presupuesto. Se concretan en suministro de postes y marquesinas y actualización de equipos de cancelación para su adaptación a una nueva tecnología.

El capítulo VII se destina a sufragar los costes de adaptación del sistema de validación y recarga de la tarjeta de transporte actual a una versión tecnológicamente superior de tarjeta de transporte (tecnología DESFIRE) en los sistemas del Metro de Granada (AOPJA) y de cancelación de la red de autobuses urbanos de Granada.

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	653.583	3,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	699.597	4,1
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	14.755.298	87,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	16.108.478	95,1
6 INVERSIONES REALES	265.550	1,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	567.000	3,3
Operaciones de Capital	832.550	4,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	16.941.028	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	16.941.028	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En el presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada para 2023 las partidas más importantes en términos cuantitativos son las destinadas a "Transferencias corrientes a empresas privadas" (470), distinguiéndose dentro de estas, la partida 470.00 "Compensación tarifaria operadores de transporte", la partida 470.01 "Compensación tarifaria metro de Granada" y la 470.02 "Convenios de mejora de servicios".

La principal carga del presupuesto se destina a compensar el Sistema Tarifario Integrado (STI) destinado a reducir sustancialmente las tarifas al usuario, implicando por tanto una mayor aportación económica para compensar el desequilibrio económico entre la tarifa de referencia del operador y la tarifa abonada por los usuarios.

El resto de partidas más significativas se destinan fundamentalmente a gastos en bienes y servicios corrientes y a gastos de personal.

Dentro del capítulo II se debe destacar la importancia en términos cuantitativos y cualitativos de la partida 227.14 "Servicios de recaudación", que integra las comisiones por los servicios de las empresas o entidades que realizan la recaudación de los importes de recarga y compra de los títulos viaje de transporte.



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

-Consolidación del título de transporte "tarjeta joven" destinada a los usuarios menores de 30 años residentes en Andalucía.

-Adecuación presupuestaria a la mayor demanda de usuarios tras el impacto y vuelta a la previsible normalidad tras la pandemia con el COVID-19, así como el refuerzo del uso de la tarjeta por nuevos modos como son el sistema +Bici y mayor penetración con la ampliación e integración de nuevos servicios en el ámbito metropolitano del Área de Granada.

-Implantación de la tarjeta de transportes a la nueva tecnología Desfire y de los sistemas y hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.

-La implantación de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano mediante un análisis inicial de forma transversal que identifique la realidad del sistema de transporte metropolitano con enfoque de género.

-Implantación de iluminación en marquesinas.

-Implantación de nuevos puntos de atención al usuario y de máquinas de recarga de títulos viaje.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	16.941.028	100,0
TOTAL		16.941.028	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

En el programa presupuestario 51B: Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transporte, se encuentra el ámbito de actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada.

El Consorcio constituye una entidad de derecho público de carácter asociativo que tiene por objeto ejercer las competencias que le corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito, es, por tanto, la entidad encargada de la coordinación del sistema de transporte colectivo en la aglomeración urbana de Granada.

Con estos fines, el Consorcio ha establecido un marco tarifario basado en la división del territorio en zonas tarifarias y en un único título de transporte, el denominado billete único, concebido para despenalizar los



transbordos entre modos, favoreciendo económicamente a las usuarias y usuarios recurrentes del transporte colectivo.

Asimismo se ha implantado la intermodalidad de las tarjetas de transporte de todos los Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía en sus respectivos sistemas de cancelación y venta/recarga para permitir el uso indistinto de las mismas en todas y cada una de las Áreas Metropolitanas de Andalucía dotadas con sistema tarifario integrado, permitiendo la interoperatividad entre todas ellas.

En el ámbito de la movilidad del programa 51B de la Consejería de adscripción de este Consorcio: "Los impulsos van dirigidos a "Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente". El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y va en aumento, debiendo contribuir a esta reducción todo tipo de transportes: por carretera, por ferrocarril, aéreo y por vías navegables. Lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias".

A este respecto, para conocer mejor el reto al que se enfrenta la movilidad actual, el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada encargó un estudio para analizar la huella de carbono de los servicios de autobuses del área metropolitana de Granada. Del informe resultante se desprende que los desplazamientos realizados en los servicios del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada emitieron en 2019 un total de 8.826 t de CO₂. Esta cifra representa únicamente un tercio de las emisiones que se generarían si estos desplazamientos hubieran sido en coche privado.

El objetivo principal es claro, reducir estas emisiones de gases de efecto invernadero que se están generando. Para ello, es esencial aumentar el cambio modal del vehículo privado ineficiente al público eficiente, incluir en el Consorcio flotas de autobuses con combustibles alternativos y menos contaminantes, como biodiesel 100%, biogás, gas natural, GLP o eléctricos con fuentes de origen renovables, así como los autobuses con pila de hidrógeno.

El impacto tanto climático como social de una mejora en la eficiencia y eficacia del uso de los medios de transporte públicos de viajeros en el Área Metropolitana de Granada repercute considerablemente en la vida de un gran número de ciudadanos. Dichos servicios fueron utilizados en el año 2019 por más de dieciséis millones de viajeros y en 2020, a pesar de la incidencia de la pandemia del Covid 19, se superaron los ocho millones de usuarios. En la sociedad actual, la afección de las actuaciones realizadas en el ámbito de la movilidad son muy relevantes. La estimación de viajeros para 2023 asciende a 16.000.000 viajeros, de los cuales, 8.800.000 son mujeres y el resto, 7.200.000, hombres.

Con el fin de seguir mejorando, el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada pretende ampliar el sistema de préstamo de bicicleta asociado al uso de los modos de transporte público colectivo. Este préstamo de bicicletas posibilita a los usuarios/as la utilización de estos vehículos para sus desplazamientos urbanos en Granada como complemento a las líneas de transporte público integradas en el ámbito territorial, pensando principalmente en aquellas personas cuyo destino final se encuentra a una distancia considerable de las zonas de parada de estas líneas y para las que el desplazamiento en bicicleta supone un modo de transporte muy atractivo por ser no contaminante y saludable.

Dentro del objetivo de género se hace necesario establecer paradas que garanticen la seguridad e intermodalidad, así como el establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.

Las medidas previstas por el Consorcio pretenden lograr una mayor flexibilidad horaria en los desplazamientos de transporte público sin distinción por lugar de residencia, así como de una mejora en la percepción de seguridad personal de las mujeres durante sus trayectos.

Con la aplicación de las actuaciones relacionadas con el objetivo de género se pretende acortar la brecha laboral existente en el mercado de trabajo y por tanto la promoción de la actividad económica y el emprendimiento entre las mujeres.



6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso del Transporte Público Interurbano disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

Todo ello mediante actuaciones tales como la gestión de los contratos programa del Sistema Tarifario Integrado, el mantenimiento de los convenios de mejora de servicios, y la definición técnica de las concesiones.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destacan los Planes de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Sevilla, Granada, Córdoba, Campo de Gibraltar, Huelva, Jaén y Almería.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad y Transportes en un análisis del mapa concesional de los servicios regulares de transporte de viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte en concreto.

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de sistemas de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad para la consecución del objetivo consisten en:

1. Mejora de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte mediante el proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible y,
2. Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte:
 - La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transportes.
 - La conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de



Andalucía, así como su accesibilidad.

- Mantener las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias.

OO.1.2 Fomentar el uso de la tarjeta de transporte

Se propone el fomento del uso de la tarjeta de transporte por los usuarios y el mantenimiento de las actuaciones de colaboración con otras entidades públicas para que así lo posibiliten.

ACT.1.2.1 Migración de la tarjeta a una nueva tecnología

Se pretende modificar la tecnología actual de las tarjetas de los consorcios de transporte a una nueva tecnología más eficiente y con mayor flexibilidad en cuanto a la variedad de tarifas y personalización.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

OO.2.1 Planificar paradas y elementos de transporte bajo la perspectiva de género: Seguridad e Intermodalidad

Establecer paradas y elementos de transporte bajo la perspectiva de género, garantizando la seguridad e intermodalidad y el establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.

ACT.2.1.1 Establecimiento de paradas con perspectiva de género

En las nuevas paradas de implantación se incluirá la perspectiva de género con especial atención a su ubicación, iluminación, acceso e itinerario peatonal a las mismas así como las actuaciones correctivas y/o de modificación que se realicen sobre las ya existentes

ACT.2.1.2 Mantenimiento de paradas, elementos de transporte y vehículos bajo la perspectiva de género

Se incluirán en los protocolos de limpieza, revisión de paradas, instalaciones de transporte, cartelería en vehículos y marquesinas el análisis y diagnóstico desde la perspectiva de género

OO.2.2 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética de la ciudadanía

El Consorcio se adaptará a un lenguaje no sexista, en el marco de sus respectivas normas reguladoras y garantizará un tratamiento igualitario en los contenidos e imágenes que utilicen en el desarrollo de sus actividades y en todos los documentos y soportes que produzcan directamente o bien a través de personas o entidades.

ACT.2.2.1 Revisión de la información a la ciudadanía con perspectiva de género

La información puesta a disposición de la ciudadanía por cualquier medio, prensa escrita o digital, redes sociales, campañas publicitarias ya sea por radio, prensa, folletos, o cartelería (física o virtual) se revisarán conforme a la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

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

Por dicho Convenio se facultó al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén para que asuma las competencias en materia de gestión de servicios de transporte regular de viajeros por carretera y, en concreto el ejercicio de las siguientes:

Para concesiones íntegramente incluidas en el ámbito territorial del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.

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 empresas del conjunto de la concesión.

b) Modificación de tráfico.

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

k) Extinción de las concesiones.

Para los servicios de transporte que se desarrollan totalmente dentro de los límites territoriales del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, perteneciendo a concesiones de ámbito superior.

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 empresas del conjunto de la concesión.



- b) Modificación de tráfico.
- c) Creación, modificación o supresión de líneas o servicios.
- d) Modificación de itinerarios, expediciones, calendarios y horarios.
- e) Determinación de lugares de parada.

Para los servicios o líneas que transcurran parcialmente en el ámbito territorial del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén y tienen tráfico significativo de viajeros en su interior, perteneciendo igualmente a concesiones de ámbito superior:

- 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 empresas del conjunto de la concesión.
- b) Modificación de los itinerarios que transcurran en el ámbito del Consorcio.
- c) Determinación de lugares de parada.

1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, (BOJA extraordinario nº 28 de 11/08/2022) en su artículo 2.3 señala "Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda: ... j) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén".

El artículo 10.3 del Decreto señala "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027, cuyo objeto será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021 - 2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan, ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible (PTMJA-PMS), cuyo documento preliminar ha sido aprobado por la Comisión de redacción y sometido a los trámites de audiencia e información pública (BOJA nº 37 de 23 de febrero de 2022),

encontrándose pendiente de la Constitución del Grupo Focal de Expertos para la valoración de la redacción del documento final tras la consideración de las consultas y alegaciones recibidas.

Este documento será el instrumento de referencia para las actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en el conjunto del área metropolitana de Jaén y permitirá alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en el área metropolitana, de modo que se refuerce el papel de los más eficientes social y ambientalmente potenciando los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte públicos colectivos.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitano

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

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema del transporte metropolitano

Implantar la perspectiva de género en el sistema de Transporte Metropolitano del Área de Jaén permitirá impulsar la igualdad de género y contribuir de manera efectiva a la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres en Andalucía.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén deberá realizar un análisis de la realidad del sistema de transporte metropolitano con un enfoque de género y de forma transversal.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

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

El capítulo I incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla así como las cargas sociales.

En el capítulo II se incluyen los gastos destinados a cubrir el funcionamiento de la sede del Consorcio, el mantenimiento y conservación preventiva de marquesinas y lugares de parada, los gastos del Centro de atención al usuario, el servicio de recaudación por la venta de tarjeta y demás servicios exteriores.

En el capítulo III se recoge la provisión de gastos financieros.

El capítulo IV incluye los gastos ocasionados con motivo de las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

El capítulo VI incluye las inversiones a realizar tanto en infraestructura como en el sistema de información.



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	287.440	12,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	126.929	5,6
3 GASTOS FINANCIEROS	341	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.779.452	78,3
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.194.162	96,5
6 INVERSIONES REALES	79.113	3,5
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	79.113	3,5
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.273.275	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.273.275	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El capítulo IV, "Transferencias corrientes" representa el mayor porcentaje del presupuesto y de las operaciones corrientes.

Incluye como partida más importante "470 A empresas privadas" destinada a la compensación por la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transportes.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

Incorporación de la tarjeta joven de transporte de Andalucía, operativa por decisión del Consejo de Gobierno desde el 1 de enero de 2022, lo que supone un incremento en compensaciones y una aportación adicional de la Junta de Andalucía

Mayor uso de la tarjeta frente al billete sencillo.

La implantación de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano mediante un análisis inicial de forma transversal que identifique la realidad del sistema de transporte metropolitano con enfoque de género.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa	2023	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.273.275	100,0
TOTAL	2.273.275	100,0



PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Dentro de la estrategia llevada cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía destaca la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios de Transporte de Metropolitanos de Andalucía, figura de gestión en aglomeraciones urbanas.

El ámbito de actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está formado por los municipios que formalizaron el Convenio de Constitución, Jaén, Fuerte del Rey, La Guardia de Jaén, Jamilena, Mancha Real, Martos, Mengíbar, Pegalajar, Torredelcampo, Torredonjimeno, Los Villares, y Villatorres, lo que unido a los municipios adheridos mediante Convenio de Colaboración: Fuensanta de Martos, Valdepeñas de Jaén, Torreblascopedro, Cárcheles, Torres, Villardompardo, Espeluy, Albánchez de Mágina, Andújar, Arjona, Arjonilla, Lahiguera, Cazalilla y Villanueva de la Reina conforman una población de 273.037 residentes (139.117 mujeres y 133.920 hombres) y se sitúa como una de las nueve mayores áreas urbanas de Andalucía por concentración de población, con proximidad a la capital y con municipios muy diseminados en el territorio.

El Consorcio se constituye con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en el ámbito territorial de las entidades consorciadas.

El objetivo del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén es mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitano potenciando el uso del transporte público colectivo y los desplazamientos a pie y en bicicleta, de modo que se mejore el medio ambiente y la salud y el bienestar de toda la sociedad del área metropolitana jiennense para propiciar un cambio hacia un modelo de movilidad y transporte sostenible bajo tres puntos de vista:

Social, garantizando la accesibilidad al transporte público a todos los ciudadanos de las áreas metropolitanas y mejorando la seguridad vial.

Ambiental, reduciendo emisiones, mejorando la calidad del aire y por tanto la salud de los ciudadanos.

Económica, optimizando recursos materiales como infraestructuras, material móvil y combustibles.

Dentro de las competencias asignadas al Consorcio, con el objetivo de favorecer la integración funcional del sistema del transporte en su conjunto con un enfoque intermodal, la tarjeta de transporte del Consorcio es el título válido para realizar la intermodalidad/transbordo en los modos de transporte público colectivo metropolitano y puede ser usada en todos los autobuses metropolitanos, urbanos y otros modos de transporte (Metro de Sevilla, Granada, Málaga, servicio marítimo de Bahía de Cádiz, Renfe Cercanía de Cádiz así como medio de pago para adquirir cualquier título de otros servicios de Cercanías de Renfe en Andalucía). La tarjeta de transporte supone un descuento aproximado del 30% para las personas usuarias, así como reduce el tiempo de espera para obtener el título de transporte aumentando la velocidad comercial.

Desde el 1 de enero de 2022 se ha puesto en marcha la Tarjeta Joven de Transportes que supone un descuento adicional del 20% para las personas residentes en Andalucía menores de 30 años, lo que unido al descuento de la tarjeta se alcanzaría un descuento del 50% y que podría llegar al 70% y 100% en los casos de familia numerosa general y especial respectivamente.

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

El género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que



aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

Además, las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día. La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bicicleta.

Teniendo en cuenta el poder transformador de los Consorcios de Transporte por su capacidad de coordinar y gestionar los servicios de transporte público a partir de las necesidades de la población, se espera conseguir una mejora de la percepción del transporte público y mayor accesibilidad reduciendo las desigualdades entre hombres y mujeres.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destaca el Plan de Transporte de Movilidad Sostenible en la aglomeración urbana de Jaén.

Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad y Transportes en un análisis del mapa concesional de los servicios regulares de transporte de viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.

Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contempla la colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transportes.

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo son:



Incremento de la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte en el área metropolitana de Jaén con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta con menor coste al usuario.

Continuidad de conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad mediante el diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en el área metropolitana.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema del transporte metropolitano

OO.2.1 Planificar el sistema de transporte bajo la perspectiva de género

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas mujeres han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa - trabajo; casa - ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

El servicio de transporte público debe estar orientado a promover la igualdad y poder medir los posibles avances en términos de género.

La planificación del sistema de transporte bajo la perspectiva de género contribuirá a las personas usuarias puedan acceder a los servicios de transporte existentes compatibilizando el cumplimiento de responsabilidades familiares y los cuidados. Para ello se realizará la planificación de la oferta de servicios a las frecuencias de paso que permitan la conciliación de la vida familiar así como se incorporará en la realización de planes, estudios, informes y convenios.

ACT.2.1.1 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte

Actuaciones dirigidas a incluir en el establecimiento de nuevos puntos de parada de transporte y en las modificaciones de las paradas actuales la perspectiva de género, con especial atención a la ubicación, iluminación así como el acceso o itinerario peatonal de las mismas.

La planificación de paradas conllevará la perspectiva de género para reducir los desplazamientos y tiempos de acceso y facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia debiendo de facilitar la proximidad en especial en zonas de menor densidad de población.

Los protocolos de limpieza, mantenimiento y conservación de lugares de paradas deberán de incluir el análisis, estudio y diagnóstico desde la perspectiva de género.



ACT.2.1.2 Elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, con el compromiso de impulsar la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, estableciendo y desarrollando políticas de igualdad de trato y oportunidades en el ámbito de sus competencias, ha decidido iniciar la implementación de una Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres que abarcará desde la emisión del compromiso inicial hasta la inscripción del Plan de Igualdad

OO.2.2 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética con enfoque de género

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén se adaptará a un lenguaje no sexista, en el marco de sus respectivas normas reguladoras y garantizará un tratamiento igualitario en los contenidos e imágenes que utilicen en el desarrollo de sus actividades y en todos los documentos y soportes que produzcan directamente o bien a través de personas o entidades.

ACT.2.2.1 Revisión del sistema de información y señalética conforme a la perspectiva de género

La información de folletos, carteles físicos y/o virtuales que se emitan en 2023 se revisarán conforme a la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
MÁLAGA**

1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga fue constituido el 18 de septiembre de 2003 con arreglo a la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación Municipal de Andalucía, adaptó sus vigentes Estatutos por Acuerdo de 30 de julio de 2019 del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (BOJA núm. 149, de 05/08/2019), al amparo de lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El Consorcio de Transporte metropolitano del Área de Málaga es la organización o fórmula administrativa adoptada por la Junta de Andalucía para gestionar los servicios de transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Málaga; sus competencias están expresamente determinadas en el artículo 4 de los citados Estatutos (BOJA núm. 149, de 05/08/2019), teniendo como objeto la articulación y la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte, en su ámbito territorial, entre ellas la gestión del Plan de Movilidad Sostenible, el establecimiento del Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios y fijar y revisar las tarifas de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio, en coordinación con la Consejería competente, la promoción de la imagen unificada del sistema de transportes y de las políticas que impulsen una movilidad sostenible en su ámbito, así como distribuir las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones, que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y las tarifas establecidas en los Contratos Programas suscritos con las empresas operadoras de transporte.

Las competencias en transportes de viajeros dentro del territorio andaluz son asumidas por la Comunidad en virtud del Estatuto de Autonomía de Andalucía (Ley Orgánica 2/2007 de 19 de marzo), cuyas competencias se han materializado en el siguiente marco normativo:

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, donde se expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Acuerdo de 19 de febrero 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para las Sostenibilidad del Transporte de Andalucía.

Decreto 9/2014, de 21 de enero, por el que se aprueba el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Decreto 119/2014, de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

Acuerdo de 22 de enero de 2013 por el que se aprueba la formulación del "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible", antecedente del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, impulsado por la Dirección General de Movilidad y Transportes, en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, con finalización prevista en el año 2022 persigue impulsar un nuevo modelo de movilidad, más sostenible, apoyado en las nuevas tecnologías, fundamentado en una evaluación social rigurosa de las inversiones a realizar y considerando las especificidades del área metropolitana de Málaga.

1.2 Estructura de la sección

Así mismo en el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2, apartado 3, se determina que

queda adscrito a la Consejería "k) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga". Y el artículo 10.3. señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027, cuyo objeto era establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, se ha elaborado igualmente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Plan de Movilidad Sostenible, que contribuirá, a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Málaga.

Este Plan fue formulado en virtud de acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de fecha 24 de junio de 2021, se encuentra igualmente en su versión final tras la información pública y es la principal herramienta de planificación de la movilidad interurbana, persiguiendo satisfacer las necesidades de movilidad del Área de Málaga, entre cuyas singularidades cabe destacar la fuerte estacionalidad de la demanda de viajeros debida al turismo.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el área de Málaga

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público, el trasbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y dotándolo de una mayor calidad y seguridad el servicio de transporte público en el área de Málaga.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el ámbito del Consorcio de Transporte en el área de Málaga

Para el ejercicio 2023 mantenemos el género como un diferenciador importante en la movilidad metropolitana del área de Málaga, alineado con unos de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transportes como es el impulso de la igualdad.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Capítulo 1 contempla los gastos de la plantilla de personal completa para el ejercicio 2023.



En el Capítulo 2 se incluyen los conceptos de servicios exteriores que incluyen aquellos gastos de estructura que, aun siendo necesarios para el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transportes, no están directamente asociados a los servicios de transporte; como son el mantenimiento correctivo y conservación de marquesinas, postes y ventanas, teléfono de atención al usuario (Call-Center Andaluz) y los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos, etc.

En el Capítulo 4 se incluyen los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a los operadores que prestan los servicios de transporte público de viajeros. Asimismo se contemplan las compensaciones a RENFE operadora por el uso de la tarjeta, y los gastos originados por el mantenimiento, implantación de mejoras y nuevos servicios de transporte. Incluye, asimismo, las aportaciones a las empresas privadas para el fomento de transporte público.

En el Capítulo 6 se contemplan las inversiones a realizar en el 2023.

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	696.163	5,5
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	842.367	6,6
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	11.003.983	86,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	12.542.513	98,9
6 INVERSIONES REALES	141.188	1,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	141.188	1,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	12.683.701	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	12.683.701	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte representan el gastos más importante en el Presupuesto.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- El Plan de Movilidad Sostenible o Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (pendiente de su aprobación definitiva por el Consejo de Administración del Consorcio y por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a lo largo de 2022), detalla un conjunto de actuaciones orientadas a favorecer una movilidad más sostenible, facilitando un desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad de la movilidad en el ámbito metropolitano del área de Málaga. Entre las actuaciones propuestas, permitirá que en 2023 se proceda a la ampliación del ámbito del Consorcio a siete nuevos ayuntamientos, pasando la población servida de 1.000.000 de habitantes a 1.156.000 habitantes (a efectos presupuestarios se contempla la plena integración a mediados del ejercicio 2023).

- La prolongación de las líneas de Metro de Málaga al centro de la capital (Estación de Atarazanas) supondrá en el ejercicio 2023 un incremento de usuarios que, según los datos solicitados al operador Metro Málaga alcanzará 14.127.000 viajeros. Se ha estimado que eso supondrá, en un escenario conservador, al menos un millón de viajes adicionales abonados con la tarjeta de transportes del Consorcio de Transportes, lo que redundará en un incremento de aportaciones y del coste asociado a los nuevos viajes así abonados.

La integración de esos nuevos municipios y la llegada del metro al centro supondrá por tanto un incremento de usuarios; si a eso se une el trabajo adicional que supondrá la adaptación y desarrollo del software a la nueva tarjeta de transportes Desfire.

- Una vez finalizada en 2022 la prueba piloto para la implantación del sistema de pago por identificación mediante el teléfono móvil entre usuarios del transporte público en el municipio consorciado de Rincón de la Victoria, está previsto que en 2023 se implante el uso del teléfono móvil para poder abonar los viajes en el principal operador del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, para su posterior extensión a todo el ámbito de la Comunidad Autónoma. Los usuarios que utilicen este sistema de pago podrán recargar y abonar sus viajes mediante un monedero virtual. El importe de los viajes efectuados se irá descontando del monedero virtual. El proceso de alta y utilización del servicio se efectúa de forma íntegra mediante una app instalada en el teléfono móvil, que servirá para fomentar la digitalización del transporte público y la intermodalidad, mejorar la información del mismo y aumentar la comodidad del usuario al utilizar el transporte público en el área metropolitana de Málaga.

- La vuelta a la normalidad tras el impacto por la pandemia con el COVID-19, hace que se requiera adecuar los ingresos y gastos presupuestarios a la mayor demanda de usuarios; cabe señalar que en el Área de Málaga tiene una mayor incidencia el sector turístico cuya recuperación se considera previsible en 2023 a niveles prepandemia; este hecho se une a los ya mencionados de aumento de la demanda de viajeros en transporte público debido al incremento en el uso de la tarjeta de transporte por el aumento de la demanda de viajeros en Metro de Málaga, y a la ampliación del ámbito de actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga a nuevos municipios y servicios.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	12.683.701	100,0
TOTAL		12.683.701	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Desde el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, para el ejercicio de 2023 y a través del Programa 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transportes, se persigue satisfacer las necesidades reales de movilidad en el Área de Málaga, entre cuyas singularidades cabe destacar la fuerte estacionalidad de la demanda de viajeros debida al turismo, manteniendo este programa un eminente apoyo al transporte interurbano no sólo como actividad sostenible en sí misma, sino de apoyo a la actividad económica y refuerzo de la cohesión social.

En los estudios realizados por el Consorcio, en concreto en la versión final del Plan de Movilidad Sostenible (2022), se han analizado las pautas de movilidad en el Área Metropolitana de Málaga a partir del registro de viajeros en transporte público y en vehículo privado en periodo estival y en periodo no estival, habiéndose



modelizado ambos periodos por separado. Con ello, se han evidenciado los efectos de la estacionalidad turística en los núcleos del litoral y cómo ésta marca las pautas de movilidad. Cabe destacar la importancia del papel del turismo como motor de profundos procesos de reestructuración territorial y vertebrador de dinámicas metropolitanas, requiriendo del sistema de transporte público un adecuado diseño y dimensionamiento que permita gestionar la demanda de viajeros que se produce en ambos periodos (estival y no estival), con características claramente diferenciadas.

Por otra parte está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad diferenciados, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, un mayor uso del transporte público y a pie, en varios momentos del día, reportando niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y siendo particularmente sensibles respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día.

Es un hecho evidente que la presencia de la mujer tanto en el órgano supremo de dirección del Consorcio (Consejo de Administración) como en la plantilla total de las empresas de transporte público no llega a alcanzar la paridad. En ambos casos el Consorcio sólo puede influir de manera indirecta, ya que por un lado su Consejo de Administración está compuesto por cargos electos municipales que expresan la voluntad popular democráticamente elegida en urnas y no por voluntad de este Consorcio; en cuanto a las plantillas de las empresas u operadores públicos desde el Consorcio impulsaremos recomendaciones y acciones ante la Administración competente para que se valore la paridad en el proceso de licitación de las concesiones de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera (al encontrarse vencidas la totalidad de las concesiones en el ámbito metropolitano), para que se implanten las medidas y herramientas necesarias para que las empresas adjudicatarias de las concesiones eliminen progresivamente las discriminaciones que sufren las mujeres por una valoración sesgada del acceso y valoración de sus puestos de trabajo.

En la versión final del Plan de Movilidad Sostenible (2022) antes referida se analizan las características diferenciadas por género en la movilidad general, así como la falta de paridad en las empresas operadores de transporte del área metropolitana de Málaga.

El citado programa presupuestario es asignado al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, como organismo adscrito a la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. La gestión de este Programa presupuestario se fundamenta en el principio de eficiencia del gasto, teniendo en cuenta por un lado, el carácter asociativo del Consorcio entre Administraciones Públicas con la financiación por cada una de ellas de los gastos e inversiones, asociados a cada servicio de transporte cuyas competencias han sido cedidas al Consorcio, y por otro lado, con la financiación por parte de la Junta de Andalucía de las compensaciones a las empresas concesionarias de los servicios de Transporte público regular de viajeros de uso general por los déficit de explotación, así como la financiación de los gastos e inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios que igualmente son financiadas en exclusiva por la Junta de Andalucía.

Estas inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios, buscan definir una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios con el fin de facilitar la conectividad entre modos de transportes, impulsar la incorporación de la digitalización y los avances tecnológicos e innovación en la gestión y acceso al transporte dadas las competencias que la Comunidad Autónoma de Andalucía tiene en materia de transportes conforme el artículo 64 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Entre las inversiones en proyectos comunes en los que participa activa y financieramente el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se encuentra la implantación de los nuevos sistemas de pago digital y su participación en la creación del Centro Regional de Control y Gestión del Transporte Público Andaluz, como símbolos de calidad del servicio y promoción del transporte público, que ofrece soluciones de movilidad eficientes a los ciudadanos.

El Consorcio de Transporte metropolitano del Área de Málaga es la organización o fórmula administrativa adoptada por la Junta de Andalucía para gestionar los servicios de transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Málaga, por lo que su actividad es pieza determinante para lograr un transporte sostenible, fomentando



la movilidad en transporte público y facilitando a la ciudadanía fórmulas alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más accesibles, sanas y limpias.

La población objetivo de este programa es, por un lado los usuarios y usuarias del transporte público para facilitarles un desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad de la movilidad en el ámbito metropolitano del área de Málaga y por otro los distintos operadores o empresas concesionarias de los servicios de Transporte público de viajeros de uso general en dicho ámbito territorial, para lograr ese desarrollo de movilidad sostenible, con la incorporación de los avances tecnológicos e innovación en la gestión y digitalización del acceso al transporte público.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el área de Málaga

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal en Málaga

En cuanto al Objetivo Operativo fomentar el uso del transporte público, se mantiene en el 2023 como objetivo fundamental el conseguir una mayor participación del transporte público en el área metropolitana de Málaga mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible en el Área de Málaga

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo son la realización de diversos planes, estudios y anteproyectos con la finalidad de mejorar en todos los ámbitos la movilidad sostenible en el Área de Málaga.

ACT.1.1.2 Cuantificación de la demanda y número de personas usuarias del transporte público

Esta actividad tiene como objetivo cuantificar la demanda y número de personas usuarias del transporte público en el ámbito del área metropolitana de Málaga.

Para cuantificar la demanda y número de personas usuarias del transporte público en el ámbito del área metropolitana de Málaga se analizan los datos estadísticos a partir del registro de la cancelación de los viajes realizados en las máquinas canceladoras de todas las rutas adscritas al Consorcio de Transportes. Los citados datos permiten realizar las liquidaciones que mensualmente emite el Consorcio a los diferentes operadores de transporte público que tienen rutas adscritas al mismo. Las estadísticas de viajes en transporte público del área metropolitana del Área de Málaga son accesibles al público desde la web del Consorcio (www.ctmam.es) por dos vías:

- Memorias anuales de actividad (desde el año 2009 hasta la actualidad). Pueden descargarse en la dirección siguiente: https://ctmam.es/categoria_portfolio/memorias-de-actividad/

- Datos abiertos de demanda, que incluye datos estadísticos de viajeros por ruta, por mes y día, por día de la semana, por hora y minuto de cancelación, por número de etapas y en MálagaBici (operador de bicicletas públicas de Málaga capital) por origen y destino. Las citadas estadísticas están disponibles desde 2012 hasta 2021 en la dirección siguiente: <https://ctmam.es/datos-abiertos/datos-abiertos-de-demanda/>.



OO.1.2 Aumentar los sistemas de información y acceso al transporte público metropolitano

En cuanto a este objetivo operativo, se propone que con la mejor y mayor atención e información a nuestros usuarios/as de nuestros sistemas de transportes se incremente el número de personas que adquieran una tarjeta de transporte público del Consorcio y con la cuantificación del número de personas usuarias de bicicletas públicas, nos proporciona como resultado el número previsible y total y diferenciado entre hombres y mujeres, haciendo proyección hasta el ejercicio 2026, dentro de la estrategia de fomento de la nueva cultura de la movilidad en que los modos y vehículos de movilidad personal como la bicicleta desempeñen un mayor papel y mas sostenible en el transporte público.

ACT.1.2.1 Información y atención a los usuarios del Consorcio

Con esta actividad se persigue mejorar la información y atención a los usuarios del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

Se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

- Campañas de promoción, concienciación y confianza de la ciudadanía en el transporte público, desincentivando el uso del medio privado en detrimento del colectivo. El objetivo a alcanzar se podrá cuantificar en función de diferentes variables de medición: incrementar los desplazamientos en transporte público y reducir las emisiones de toneladas de CO2 y otras partículas contaminantes equivalentes emitidas por el transporte metropolitano.
- Adaptación del departamento de calidad y atención al usuario y del Centro de Llamadas para lograr mantener y mejorar los sistemas de información del transporte público en el área metropolitana de Málaga mediante la implantación de nuevas tecnologías, con el objetivo de reducir los tiempos de respuesta a las solicitudes de los usuarios.
- Se mejorarán las actuaciones de fomento de la integración en el Sistema de Transporte Público mediante la ampliación de los actualmente vigentes acuerdos de levantamiento de prohibición de tráfico. Se continuará con la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo, adaptados a la nueva imagen del transporte público de Andalucía, manteniendo un nivel de accesibilidad del 100% a las citadas infraestructuras para las personas con movilidad reducida.
- Desarrollo de la aplicación oficial Consorcio Málaga e incorporación de nuevas funcionalidades (destacando entre las mismas la implantación de un monedero virtual para permitir el pago vía NFC). Como principal actuación, se plantea implantar el monedero virtual en el principal operador de transporte público del área metropolitana, permitiendo así utilizar el teléfono móvil para abonar los viajes y recargar el saldo de forma telemática. El proceso de alta y utilización del servicio se efectuará de forma íntegra mediante la app móvil y/o la web. Evitará la necesidad de desplazarse físicamente a los puntos de venta y recarga de tarjetas de transporte, e integrará de forma progresiva toda la información disponible relativa a los modos de transporte público del área metropolitana de Málaga, facilitando así la intermodalidad.

ACT.1.2.2 Fomento en el uso de la tarjeta de transporte

Fomentar el uso de la tarjeta de transporte en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

Para ello se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

- Campaña de publicidad los títulos nominativos de transporte, divulgando las ventajas económicas asociadas a su uso, como la Tarjeta Joven de Transporte.
- Coordinación con otras Administraciones para reducir la documentación necesaria para la solicitud de tarjetas de transporte personalizables (por ejemplo, para solicitar la tarjeta joven o la tarjeta de familia



numerosa).

- Implantación de nuevos puntos de autoventa de adquisición y de recarga de tarjetas de transporte (similares al recientemente instalado en la Estación de Autobuses de Muelle Heredia en Málaga).

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el ámbito del Consorcio de Transporte en el área de Málaga

OO.2.1 Planificar el sistema de transporte bajo la perspectiva de género

Para el ejercicio 2023 mantenemos el género como un diferenciador importante en la movilidad metropolitana del área de Málaga, alineado con unos de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad.

ACT.2.1.1 Elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Con la elaboración del específico Plan de Igualdad, se establecerán los objetivos a alcanzar en materia de igualdad de trato y de oportunidades, así como las estrategias y medidas a adoptar para su consecución, incluyendo las medidas para la conciliación de la vida laboral con la familiar y personal; la actuación consiste pues en contar con el asesoramiento interno o externo mediante la contratación del servicio que permitan en 2023 contar con el específico Plan de Igualdad, incluido su inscripción en el correspondiente ejercicio.

OO.2.2 Incorporar la perspectiva de género en la redacción de los Planes de Transporte

Con la incorporación de la perspectiva de género a la definición y ejecución en los Planes de Transporte (en 2023 con el Plan de Movilidad Sostenible del Área de Málaga) se analizarán desde la perspectiva de género, con la inclusión de grupos afectados y distribución equitativa (rangos de edad por paro, motorización, y encuestas a los operadores de nuestra área o ámbito de actuación).

ACT.2.2.1 Incorporación perspectiva de género en el Plan de Transporte, encuestas, etc..

Inclusión y participación en el Plan de Transporte de la máxima variedad posible de grupos afectados con una distribución equitativa vista desde una perspectiva de género.

Análisis desde la perspectiva de género de los datos de paro, rangos de edad por paro, motorización y la distribución de género en los operadores de transporte, realizando encuestas al 100% de los operadores de nuestra área.

Incrementar la presencia de la mujer en la plantilla total de las empresas de transporte público con el objetivo de alcanzar la paridad.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
SEVILLA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, fue creado en el año 2001, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial de Sevilla y los Ayuntamientos de Sevilla, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaira, Mairena del Aljarafe, La Rinconada, Camas, Coria del Río, San Juan de Aznalfarache, Tomares, Castilleja de la Cuesta, La Algaba, Puebla del Río, Gines, Bormujos, Santiponce, Valencina de la Concepción, Gelves, Espartinas, Palomares del Río, Salteras, Almensilla y Castilleja de Guzmán. Por acuerdo del Consejo de Administración de 5 de diciembre de 2007 se incorporaron de pleno derecho los Ayuntamientos de Albaida del Aljarafe, Alcalá del Río, Bollullos de la Mitación, Benacazón, Brenes, Carmona, El Viso del Alcor, Gerena, Guillena, Isla Mayor, Los Palacios y Villafranca, Mairena del Alcor, Olivares, Sanlúcar la Mayor, Umbrete y Villanueva del Ariscal. Y en virtud de otro posterior, de 18 de junio de 2010, se incorporaron los de Aznalcázar, Aznalcóllar, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa, por lo que en la actualidad lo conforman 45 Ayuntamientos, como un ente público de naturaleza asociativa, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

En el BOJA número 149 de fecha 5 de agosto de 2019 se publicó Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, por el que se aprueba la modificación de los Estatutos de los Consorcios de Transporte Metropolitano y se adscriben los Consorcios a la Administración de la Junta de Andalucía.

Según el art. 4.1 de sus Estatutos, el Consorcio tiene competencias en las siguientes materias:

- a) Las que les atribuyan expresamente las leyes y los instrumentos de planificación que le sean aplicables.
- b) La ordenación, gestión incluida licitación, coordinación, control, inspección y sanción, respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano y/o que le hayan sido atribuidos, todo ello en coordinación con la Consejería competente.
- c) Coordinación y gestión del resto de transportes de personas usuarias no incluidas en el apartado anterior que se desarrollen en el ámbito de los entes locales que lo integran, en los términos que establezca el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente.
- d) La coordinación y gestión del Plan de Movilidad Sostenible de su ámbito territorial.
- e) El establecimiento del Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.
- f) Fijar y revisar las tarifas de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio, en coordinación con la Consejería competente.
- g) Promoción de la imagen unificada del sistema de transportes.
- h) Promoción del Transporte Público y de las políticas que impulsen una movilidad sostenible en su ámbito.
- i) Fijar las cantidades a recibir por las empresas operadoras de transporte con arreglo a los criterios que se establezcan en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y tarifas que establezca.
- j) Distribuir las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y las tarifas que establezca y en los contratos-programa que a estos efectos pudieran suscribirse con las empresas operadoras de transporte, conforme a las competencias que le hayan sido atribuidas por las Administraciones consorciadas.
- k) Participación y gestión, en su caso, del desarrollo de contrataciones, actuaciones y proyectos comunes de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.
- l) Las que encomienden las administraciones mediante convenio interadministrativo dentro del ámbito y objeto del Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2, apartado 3, determina que queda adscrito a la Consejería "l) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla". El artículo 10.3. señala que "se adscriben a la

Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por acuerdo de 21 de mayo de 2019 del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027, cuyo objeto será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021 del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2021 - 2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan, ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

El sistema de transporte público en Andalucía tiene como objetivo garantizar la movilidad de los ciudadanos andaluces mediante una red de transporte moderna, multimodal, segura, eficaz y respetuosa con el medio ambiente. Uno de los pilares básicos de este sistema es el transporte público metropolitano.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

Desarrollar objetivos operativos y actuaciones encaminados a atender la perspectiva de género en todas las áreas vinculadas o afectadas por el sistema de transporte metropolitano.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Las previsiones de gastos para 2023 se concretan en los siguientes capítulos:

Capítulo I: gastos de personal.

En este capítulo se recogen:

Las retribuciones del Director Gerente y personal de alta dirección.

Las retribuciones del personal laboral perteneciente a los grupos I, II y IV del catálogo de puestos.

Completan este capítulo las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social y al régimen de prevención de riesgos laborales del personal.

Capítulo II: bienes corrientes y servicios..

Este capítulo comprende las dotaciones para la previsión de gastos en bienes y servicios necesarios para el normal ejercicio de la actividad del Consorcio.



En relación a las dotaciones para atender gastos corrientes de funcionamiento del Consorcio, se mantiene la misma línea de contención del gasto corriente operativo de ejercicios anteriores, recogiendo, no obstante, el incremento de los costes de gestión de la red de ventas (acorde con la mayor estimación de demanda y uso de la tarjeta sin contactos). Pueden destacarse las siguientes dotaciones principales:

- a) Trabajos realizados por otras empresas que comprenden básicamente los servicios de información al usuario:
 - Número único de información al usuario.
 - Oficinas presenciales de información al usuario.
- b) Servicios de gestión de la red de venta y recarga de tarjetas, que experimentan un descenso con respecto al año anterior en paralelo con los ingresos derivados de la citada red.
- c) Suministro de tarjetas de transporte. En esta aplicación se ha recogido la previsión de compra de nuevas tarjetas derivadas del proceso de migración de los Consorcios de Transporte de Andalucía a una nueva tecnología sin contacto.
- d) Reparaciones, conservación y mantenimiento:
 - Mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento de paradas y aparcabicicletas.
 - Maquinaria, instalaciones y utillaje (aire acondicionado, elevador, extintores, fotocopiadoras, fax, SAI, alarma, sistema contra incendios, centro de proceso de datos, etc.).

Capítulo III: gastos financieros.

Se reduce con respecto a la cifra del año anterior, por la cancelación efectiva de los pasivos financieros en relación al mecanismo extraordinario de pago a proveedores (MEPP) 2012.

Capítulo IV: Transferencias en bienes corrientes.

Este capítulo recoge las siguientes dotaciones:

- a) Previsiones de compensaciones previstas en los contratos-programa suscritos por la utilización de la tarjeta de transporte a los concesionarios de los servicios metropolitanos, a Metro de Sevilla, S.A., y a Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M., y el resto de concesionarios de los servicios de transporte urbano de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaira, La Rinconada y Mairena del Alcor.
- b) Aportaciones al Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga en concepto de operaciones de interoperabilidad de la tarjeta de transporte y su uso como medio de pago en los servicios de cercanías de RENFE.
- c) Mejoras de servicios adicionales a los previstos en las concesiones.

Capítulo VI: inversiones reales

En este capítulo se recogen las dotaciones para gastos de capital de conformidad con el anexo de inversiones que forma parte del Presupuesto. Se concretan en los siguientes aspectos:

- a) Obras e infraestructuras del Sistema de Transporte: plan de acondicionamiento y seguridad en paradas.
- b) Finalización del proceso de renovación de los equipos de cancelación embarcados en la flota urbana de la capital y de Metro integradas en el ámbito del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, a efectos de continuar con el proyecto de migración del soporte de la tarjeta de transporte actual a una nueva tecnología sin contacto en todas las Áreas Metropolitanas de Andalucía
- c) Reposición de mobiliario y equipamiento informático en la sede del Consorcio.
- d) Necesidades de equipamiento de paradas.
- e) Necesidades de inversiones de carácter inmaterial (renovación de licencias de software y dominios).
- f) Actuaciones para la mejora de la eficiencia energética de la sede del Consorcio.



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	717.522	2,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.544.655	4,4
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	30.821.907	88,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	33.094.084	95,1
6 INVERSIONES REALES	1.687.590	4,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	1.687.590	4,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	34.781.674	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	34.781.674	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Desde un punto de vista cuantitativo, las partidas de gasto más importantes son las siguientes:

En el capítulo II, las relativas a los servicios de recaudación de la red de venta-recarga de los títulos de transporte, así como los servicios de información y atención al usuario tanto presencial como a través del Centro de llamadas de los Consorcios de Transporte y los de mantenimiento del equipamiento de paradas de los servicios de transporte metropolitanos.

En el capítulo IV, constituyendo el volumen de gasto más significativo del presupuesto en su conjunto, destacan las liquidaciones mensuales a los operadores que prestan los diferentes servicios de transporte, cuya financiación es asumida en exclusiva por la Administración Pública que tenga cedidas las competencias sobre los referidos servicios, en nuestro caso, la Junta de Andalucía.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- * Adecuación presupuestaria a una mayor demanda una vez recuperados y superados en algunos meses los niveles de movilidad anteriores a la pandemia, por lo que se realiza el presupuesto con una estimación de demanda de transporte público ligeramente por encima de los datos anteriores a la pandemia (2019); lo que unido a la revisión tarifaria que proceda legalmente, supone un crecimiento del 18,69 de la partida de compensaciones a operadores respecto a lo presupuestado en 2022.
- * Mayor porcentaje de uso de la tarjeta frente al billete sencillo propiciado por la puesta en funcionamiento de nuevos títulos bonificados (tarjeta Joven).
- * Implementación de un programa de mejoras para el establecimiento de servicios a demanda en zonas de débil tráfico.
- * Puesta en marcha de un plan de acondicionamiento y mejora de la seguridad en las paradas metropolitanas.
- * Finalización del proceso de migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y hardware asociado, para



dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.

- * Impulso de nuevos proyectos de inversión tecnológica con incidencia directa en el fomento del transporte sostenible.
- * Potenciación de la movilidad eléctrica en el área metropolitana, mediante la instalación de estaciones de recarga de autobuses eléctricos.
- * Actuaciones sobre otros modos de transporte sostenibles y participación en su desarrollo.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	34.781.674	100,0
TOTAL		34.781.674	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Tal y como se recoge en la parte expositiva del Acuerdo de 12 de enero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030, en Andalucía el sector del transporte representa una media del 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) y el 47% de las emisiones difusas.

La movilidad en las áreas metropolitanas de Andalucía tiene una división modal sesgada hacia el uso del automóvil, que es la principal fuente de emisiones de efecto invernadero. En la de Sevilla, por ejemplo, alcanza un 53,9%, significativamente por encima de la media nacional (42,2%), lo que normalmente implicaría un peor comportamiento en términos climáticos que el resto de áreas metropolitanas españolas.

En el ámbito de la movilidad los impulsos van dirigidos a "Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente". El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea y va en aumento, debiendo contribuir a esta reducción todo tipo de transportes: por carretera, por ferrocarril, aéreo y por vías navegables. Lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias.

El transporte multimodal necesita un fuerte impulso aumentando así la eficiencia del sistema de transporte. En la escala regional, el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030 (pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas) constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía.

En el nuevo marco financiero comunitario (2021-2027), resulta imprescindible orientar las nuevas líneas de actuación en materias relacionadas con la innovación, las infraestructuras verdes, la lucha contra el cambio climático y la descarbonización de la economía, que constituyen las principales preocupaciones de la Unión



Europea en este nuevo periodo. Pero estos objetivos requieren, además de los cambios tecnológicos que permitan una economía de bajo consumo en CO₂, recurrir a líneas de actuación ya conocidas, pero hasta ahora nunca bien implementadas, la reducción de la movilidad obligada, la desincentivación del crecimiento urbano difuso, la potenciación de la movilidad activa y una política clara de fomento del transporte público.

Por otra parte, también cabe destacar las dificultades de ciertos sectores de la población para alcanzar una plena participación en las distintas esferas políticas, económicas y sociales. En ocasiones son las mujeres o residentes en zonas rurales las que se ven más directamente afectadas. En este sentido es importante destacar que la mejora de la movilidad y el transporte de estas personas ayuda a eliminar estas dificultades y es fundamental para evitar la despoblación en ámbitos más alejados de los núcleos principales. Se espera adaptar en la medida de lo posible las infraestructuras y los servicios de transporte a sus necesidades de movilidad, haciéndolos más seguros y facilitándoles su acceso. Con ello, además, se tiende a que la elección de una movilidad eficiente no esté limitada por obstáculos o barreras de diseño u organización de los propios servicios, lo cual se traduce en la necesidad de realizar inversiones en infraestructura y servicios de movilidad, de tal forma que se ofrezca una cobertura territorial suficiente para mantener unas condiciones de vida adecuadas de los ciudadanos.

Por otro lado, la mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios.

En definitiva, puede concluirse que el objetivo general en materia de movilidad y transporte sostenibles es propiciar un cambio hacia un modelo de movilidad y transporte sostenible bajo tres puntos de vista:

- Social, garantizando la accesibilidad al transporte público a todos los ciudadanos y mejorando la seguridad vial.
- Ambiental, reduciendo emisiones, mejorando la calidad del aire y por tanto la salud de los ciudadanos.
- Económica, optimizando recursos materiales como infraestructuras, material móvil y combustibles, así como no materiales como es la gestión del sistema de transportes.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, participa con la Dirección General de Movilidad y Transportes, órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, de la responsabilidad en la gestión del programa.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la utilización del vehículo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad la potenciación del transporte público, mediante actuaciones que posibiliten sistemas de transporte seguros, de calidad, asequibles y accesibles, y las posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte urbano, interurbano y/o metropolitano.

ACT.1.1.1 Refuerzo de los sistemas de información al usuario



A través de esta actuación se persigue acercar y hacer más accesible el transporte público a la ciudadanía mediante la mejora y la potenciación de los canales de información, con el objetivo de captar nuevos usuarios/as desde el vehículo privado. Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Dotación del hardware y software necesario a las oficinas de atención al usuario para realizar encuestas de valoración de la información ofrecida a las personas usuarias.
- Redefinición del portal web del Consorcio para una mejor adaptación tecnológica y accesibilidad de los contenidos a todos los tipos de dispositivos fijos y móviles que pueden tener acceso al portal.
- Realización de encuestas en los puntos de venta para evaluar la calidad del servicio ofrecido en la compra y recarga de tarjetas de transporte.

ACT.1.1.2 Potenciación del uso de la Estación de Autobuses Plaza de Armas

Como infraestructura de referencia en el transporte de la ciudad de Sevilla, las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Mejora de los accesos a la zona de vestíbulo, dársenas y aseos, cuidando especialmente la accesibilidad a personas con movilidad reducida.
- Mejora de la eficiencia energética de la Estación en funcionamiento.
- Realización de encuestas para valorar la calidad percibida por las personas usuarias de los servicios de la Estación.

ACT.1.1.3 Implantación y desarrollo de proyectos de cooperación para innovación tecnológica en el transporte

El desarrollo tecnológico y la innovación son elementos esenciales para los cambios que deben realizarse en el modelo de movilidad. Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Mejora de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte, culminando el proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto más segura, ágil y flexible.
- Inversión en proyectos de innovación tecnológica e investigación y desarrollo para su aplicación al sistema de transporte..

ACT.1.1.4 Mejora de la accesibilidad de las paradas

Mejorar la accesibilidad a las paradas del Área Metropolitana de Sevilla.

ACT.1.1.5 Actuaciones de mejoras e intensificación de servicios

Incremento de servicios e intensificación de expediciones por parte de los concesionarios.

ACT.1.1.6 Incorporación de descuentos adicionales para determinados colectivos

Establecimiento de un sistema tarifario que recoja descuentos o bonificaciones para colectivos desfavorecidos y/o con menor poder adquisitivo, como la introducción de la Tarjeta Joven o Tarjeta de Familia Numerosa.



OO.1.2 Potenciar la movilidad activa

El uso de medios de transporte personal como la bicicleta o el patinete eléctrico, ya sea de manera aislada o combinándolos con el transporte público, dota de sostenibilidad y eficiencia al sistema de transporte.

En relación con la bicicleta, destacar que en el año 2022 se va a dar continuidad a proyectos de integración del modo ciclista como una etapa de la movilidad obligada, de manera que pueda combinarse con los diferentes modos de transporte público. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades.

ACT.1.2.1 Potenciación del servicio BUS+BICI

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Renovación del parque de bicicletas del servicio BUS+BICI con 45 unidades para que ninguna bicicleta tenga una edad superior a cinco años.
- Realización de encuestas para evaluar la calidad del servicio BUS+BICI, detectar posibles debilidades y mejorarlas.

OO.1.3 Impulsar la movilidad eléctrica en el área Metropolitana de Sevilla

Fomentar la utilización de vehículos eléctricos en el área Metropolitana.

ACT.1.3.1 Instalación de estaciones de recarga de autobuses eléctricos

Instalación de estaciones de recarga de autobuses eléctricos.

ACT.1.3.2 Instalación de estaciones de recarga de bicicletas y patinetes eléctricos

Instalación de estaciones de recarga para bicicletas y patinetes eléctricos.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

OO.2.1 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad

Establecimiento/dotación de equipamiento en paradas para mejorar la intermodalidad y la seguridad, como instrumentos tendentes a eliminar barreras de acceso a los medios de transporte que impidan la plena participación de las mujeres en las distintas esferas políticas, económicas y sociales.

ACT.2.1.1 Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.

Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.

OO.2.2 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética conforme a la perspectiva de género



Mejora de los canales de comunicación que atiendan en igualdad las necesidades de información de hombres y mujeres cubriendo los diferentes rangos de edad y perfil socio-económico.

ACT.2.2.1 Incorporación de campañas de sensibilización en las publicaciones sobre el transporte público

Revisar los contenidos e imágenes que se utilicen en los canales de comunicación (físicos o virtuales) para garantizar un tratamiento igualitario, y promover la sensibilización en relación a la perspectiva de género.

OO.2.3 Implementación de la perspectiva de género en la contratación administrativa

Adopción y actualización de procedimientos a fin de incorporar la perspectiva de género en la contratación administrativa.

ACT.2.3.1 Actualización de cláusulas contractuales incorporando la perspectiva de género

Actualización de las cláusulas contractuales para recoger explícitamente medidas tendentes a incorporar la perspectiva de género en la contratación.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL CAMPO DE
GIBRALTAR**

1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

En base a lo anterior se suscribió el 23 de abril de 2007, actualizándose el 19 de junio de 2012, Convenio de colaboración con la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad para la gestión de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general, en la que se delegaron competencias en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar es una Entidad de Derecho Público y carácter asociativo, sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad como requiera la realización de sus fines.

El Consorcio se creó mediante Convenio Fundacional suscrito el 28 de julio de 2005 por la Junta de Andalucía, a través de la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes (actualmente Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda), la Excm. Diputación Provincial de Cádiz y los Ayuntamientos que forman la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar: Algeciras, La Línea de la Concepción, San Roque, Los Barrios, Tarifa, Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera. Con posterioridad se unió el municipio de reciente creación, San Martín del Tesorillo.

Su ámbito territorial está constituido por la suma de los ámbitos de los citados municipios, lo que conlleva una población de derecho de 270.879 habitantes, de conformidad con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE 2018).

El marco legal y normativo del Consorcio está recogido en sus Estatutos, modificados por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de fecha 29 de julio de 2019, para su adaptación a las Leyes 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, y a la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público, y publicados en BOJA (número 149 de 5 de agosto de 2019). Con su aprobación se produce la adscripción de los Consorcios de Transporte de Andalucía a la Administración de la Junta.

Su objeto se define en el artículo 3º de los Estatutos, y lo constituye la articulación de 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 las Entidades Consorciadas.

Entre sus competencias destacan aquellas relativas a la aprobación inicial, gestión y propuesta de modificación del Plan de Transporte Metropolitano, la ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano, el establecimiento del marco tarifario para la prestación del servicio dentro de su ámbito territorial, así como la promoción de la imagen unificada del sistema de transportes del Área Metropolitana y del transporte público.

El Acuerdo de 1 de julio de 2014 (BOJA número 134 de 11 de julio de 2014), del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área del Campo de Gibraltar. El Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar tiene como finalidad definir la movilidad sostenible en su ámbito territorial, de forma que las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y la eficiencia



energéticas y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (BOJA extraordinario número 28 de 11 de agosto de 2022), en su artículo 2.3 señala que quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, los Consorcios de Transporte, entre ellos el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, y en el artículo 10.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por Acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027, cuyo objeto será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021 - 2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Dicho Plan, que se encuentra en el trámite de aprobación, tras el período de información pública y consultas, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Asimismo, desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, Plan de Movilidad Sostenible, que ha superado recientemente los trámites de declaración Ambiental Estratégica, Impacto en la Salud e Incidencia Territorial, estando pendiente su aprobación por el Consejo de Gobierno y por el Consejo de Administración del Consorcio, y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área del Campo de Gibraltar.

El objetivo principal del Plan de Transporte es analizar y planificar la red de infraestructuras para incorporar actuaciones que potencien la intermodalidad y la utilización de los medios y modos menos contaminantes, bien solos o en viajes multimodales. Se debe prestar atención al fomento de la bicicleta y de los viajes a pie, fomentando los modos que propician un uso más racional del espacio y de los recursos energéticos, y, en consecuencia, generan menos impacto sobre el medio ambiente, como emisiones y ruidos. Por otro lado la promoción de éstos extiende el derecho a la accesibilidad a personas y colectivos que no disponen de coches o motos, incrementándose el nivel de cohesión social.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el Área del Campo de Gibraltar, mediante el



fomento del uso del transporte público y el trasbordo entre distintos modos de transporte metropolitano y urbano, el uso de la tarjeta de transporte y la mejora de la calidad del servicio de transporte público.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

La implantación de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano del Campo de Gibraltar permitirá impulsar la igualdad de género y contribuir de manera efectiva a la reducción de la brecha de género existente entre mujeres y hombres en el área del Campo de Gibraltar.

Para ello el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar deberá realizar un análisis de la realidad del sistema de transporte metropolitano con un enfoque de género y de forma transversal.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

La estructura del gasto está compuesta por los gastos de personal (capítulo 1) y por otros gastos de explotación (capítulos 2, 3 y 4).

La primera comprende los gastos de sueldos y cargas sociales de la plantilla completa para el ejercicio 2023, que no sufre cambio respecto al ejercicio anterior.

En la correspondiente a otros gastos de explotación, se incluyen los servicios exteriores (capítulo 2) que recoge el resto de gastos en bienes corrientes para el normal funcionamiento del Consorcio de Transportes (gastos de oficina, de material, de comunicaciones, gastos de consumibles, gastos de la sala fría, gastos de mantenimiento, etc.), así como proyectos comunes y de interoperatividad a realizar conjuntamente con el resto de Consorcios de Transporte de Andalucía. El capítulo 3 incluye una pequeña partida de gastos financieros.

También incluyen otros gastos de gestión corriente (capítulo 4) que corresponde a los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a empresas privadas de transportes para compensar la menor recaudación tarifaria, así como los derivados de las mejoras de servicio de este ejercicio.

Por último, las partidas de capítulo 6 y 7 incluyen las inversiones a realizar en el sistema de transporte, tanto en las infraestructuras como en el sistema tecnológico y en la flota de autobuses interurbanos y urbanos, así como las inversiones en la propia sede del Consorcio.



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	264.598	12,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	197.225	9,6
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.548.042	75,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.009.965	98,1
6 INVERSIONES REALES	36.875	1,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	0,1
Operaciones de Capital	37.500	1,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.047.465	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.047.465	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente más importantes son las del capítulo 4, correspondiente a las aportaciones a operadores por compensación por menor recaudación tarifaria y mejoras de servicio, acordadas según los Contratos-programa, partida (470.00).

En el capítulo 2 también se encuentran partidas muy significativas, siendo las más destacadas el mantenimiento preventivo de marquesinas y postes de paradas (partida 219.00), el mantenimiento de primer nivel del nodo de explotación de Red (NER) de la Red de Consorcios, encomendada a este Consorcio, y el Centro de Atención al Usuario (ambas incluidas en la partida 227.06) así como la partida correspondiente a Servicio de Recaudación de ingresos procedentes de la Red de Ventas (partida 227.14).

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

- Como particularidad del presupuesto de 2023 se considera dentro del gasto de compensación a los operadores de transporte, el generado por el uso de la tarjeta de transporte del Consorcio en el transporte urbano de Algeciras. En el presupuesto de 2022, prórroga del 2021, no se consideró este gasto, cuyo coste aproximado es de 165.000 €.

- A finales de 2022 termina el actual contrato de mantenimiento de postes y marquesinas. Así, el presupuesto de 2023 debe contemplar el nuevo contrato, en el que se debe incluir una actualización de los precios así como un plan de choque para pintado de elementos que, debido a su estado, deben ser sustituidos o tratados en taller.

- También concluye este año el contrato de mantenimiento del Nodo de Explotación de Red (NER). Aunque la finalidad de este contrato es el mantenimiento de dicho nodo para toda la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, el gasto repercute íntegramente en el Consorcio del Campo de Gibraltar.

- Mejoras en el sistema de información al usuario y de la calidad en los servicios de transporte, destacando el proyecto de instalación de paneles con información en tiempo real en las estaciones, apeaderos y paradas más significativas del Campo de Gibraltar.

- Implantación de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano mediante un análisis inicial de forma transversal, que identifique la realidad del sistema de transporte metropolitano con enfoque de género y contribuya a la disminución de la brecha de género existente.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.047.465	100,0
TOTAL		2.047.465	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías...) y la otra es la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios Metropolitanos de Transporte. Las orientaciones en este campo se basan en la implantación de esta figura de gestión en todas las aglomeraciones urbanas andaluzas, en el análisis de la viabilidad de la ampliación de los ámbitos geográficos y, sobre todo modales, de los Consorcios ya constituidos. Todo ello teniendo en cuenta que el 93% de la demanda de transporte público en Andalucía se realiza en los ámbitos metropolitanos.

Al mismo tiempo se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos, en el metrocentro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, en Metro de Sevilla, Metro de Málaga, Metro de Granada y en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte. La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos.

Igualmente, y tras el Convenio suscrito el 17 de marzo de 2021 por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios sigue siendo válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, siendo ya posible utilizarla desde mediados de este año como medio de pago en los trenes de cercanías.

Desde su creación, el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar ha contribuido a la mejora significativa del transporte público en su área metropolitana y en aquellos municipios que cuentan con transporte urbano ya integrado tarifariamente. A cierre del ejercicio 2021, las tarjetas operativas ascienden a 51.535, y los viajes totales gestionados, tanto en autobús metropolitano como los realizados en los transportes urbanos con la tarjeta del Consorcio, han sido de 947.900 viajes: 754.823 en transporte metropolitano y 193.077 en el transporte urbano de Algeciras y La Línea.

Asimismo es de destacar el incremento en la oferta de transporte, gracias a las mejoras de servicios respecto a los previstos en las concesiones, que hacen del Consorcio un elemento de cohesión, ya que contribuye a mejorar la comunicación de los pueblos y núcleos más alejados con los municipios del Arco de la Bahía de Algeciras.

Desde la finalización de las restricciones de la movilidad impuestas durante la pandemia, se han ido recuperando gradualmente los viajes perdidos durante 2020. En dicho ejercicio hubo una pérdida del 48,49% de la demanda de 2019, año de referencia prepandemia. La recuperación a 31 de diciembre de 2021 respecto al año anterior ha sido del 12,63%. Se espera alcanzar una recuperación al finalizar 2022 de alrededor del 85% con respecto a 2019



y un 100% a lo largo del ejercicio 2023.

El funcionamiento del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar se basa en:

-Ser una administración única de gestión del transporte metropolitano en el ámbito de la aglomeración urbana del Campo de Gibraltar, sin duplicidad con otra Administración.

-La participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse, ya que en las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.

-Un equipo de personas muy tecnificado y reducido.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental lograr una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

1. Colaboración en la tramitación y seguimiento del Plan de Transporte y de Movilidad Sostenible en el ámbito del Campo de Gibraltar, que recientemente ha superado los trámites de declaración Ambiental Estratégica, Impacto en la Salud e Incidencia Territorial, estando pendiente su aprobación por el Consejo de Gobierno y por el Consejo de Administración del Consorcio.
2. Colaboración con la Dirección General de Movilidad y Transportes en el análisis del mapa concesional de los servicios regulares de transporte de viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera, analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de las concesiones de transporte.
3. Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se realizarán encuestas de satisfacción de las personas usuarias del transporte público.

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo en el ejercicio 2023, serán:



-Bonificación de la tarjeta de transporte, que ronda el 30% sobre el billete sencillo, y que se incrementa para las personas usuarias que sean miembros de familia numerosa, alcanzando una bonificación del 20 % o incluso 50% dependiendo si es familia numerosa general o especial. Además de estas bonificaciones, en 2022 se ha implantado la Tarjeta Joven en la Red de Consocios de de Andalucía, que añade a los anteriores beneficios una bonificación del 20% para los jóvenes menores de 30 años.

-Financiación de los déficits tarifarios con la compensación por menor recaudación a los operadores de transporte.

-Continuidad en la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad y su mantenimiento.

-Actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano, centrándose en la culminación de la integración tarifaria del transporte urbano de todos los municipios del Campo de Gibraltar que cuenten con transporte urbano (actualmente Algeciras y La Línea).

-Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

OO.2.1 Planificar el sistema de transporte bajo la perspectiva de género.

Para el ejercicio 2023, el género continúa siendo un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, un mayor uso del transporte público y desplazamientos a pie, en varios momentos del día. Esto se debe principalmente a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

Las mujeres así mismo reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día. La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici.

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas mujeres, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día.

Es por ello que, un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa - trabajo; casa - ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un



mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

ACT.2.1.1 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte

El establecimiento de nuevos puntos de parada de transporte y las modificaciones de las actuales deberá incluir la perspectiva de género, con especial atención a la ubicación, iluminación, así como el acceso o itinerario peatonal de las mismas, teniendo en cuenta la accesibilidad con sillas de ruedas, carritos de bebé y carros de la compra.

Igualmente la planificación de paradas conllevará la perspectiva de género para reducir los desplazamientos y tiempos de acceso y facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia debiendo facilitar la proximidad, en especial en zonas de menor densidad de población.

Los protocolos de limpieza, mantenimiento y conservación de lugares de paradas deberán incluir el análisis, estudio y diagnóstico desde la perspectiva de género.

OO.2.2 Revisar y adecuar los Sistemas de información y señalética con enfoque de género.

El Consorcio deberá adaptar a un lenguaje no sexista en el marco de sus respectivas normas reguladoras, y garantizará un tratamiento igualitario en los contenidos e imágenes que utilicen en el desarrollo de sus actividades y en todos los documentos y soportes que produzcan directamente o bien a través de personas o entidades.

ACT.2.2.1 Revisión del sistema de información y señalética conforme a la perspectiva de género

Actuación dirigida a revisar los folletos, carteles, tanto físicos como virtuales, así como cualquier sistema de información que se emita durante el ejercicio 2023, desde la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

OO.2.3 Incorporar la perspectiva de género en la ejecución del Plan de Transporte

El Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, Plan de Movilidad Sostenible, que debe aprobarse previsiblemente durante el ejercicio 2023, vendrá a determinar el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas en el Campo de Gibraltar. Será en su ejecución donde el CTMCG hará la propuesta de incluir la perspectiva de género como aspecto primordial para que se prioricen las políticas encaminadas a reducir la desigualdad entre hombres y mujeres dentro de nuestro ámbito.

Las actuaciones que para su redacción ha definido el Consorcio proporcionarán una visión de la movilidad en su ámbito geográfico, contribuyendo a detectar situaciones de desigualdad por razón de género.

ACT.2.3.1 Elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.

El Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, cuya elaboración y aprobación está prevista en el ejercicio 2023, determinará los objetivos a alcanzar en materia de igualdad de trato y de oportunidades, así como las estrategias y medidas a adoptar para su consecución, incluyendo medidas para la conciliación de la vida laboral con la familiar y personal. El diagnóstico permitirá adoptar medidas correctoras, comprobando por ejemplo el sistema retributivo del personal del



Consortio.

ACT.2.3.2 Seguimiento de la ejecución del Plan de Transporte desde la perspectiva de género.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar contará con la participación de la mayor variedad posible de grupos afectados, con una distribución equitativa desde una perspectiva de género, para llevar a cabo el seguimiento de la ejecución del Plan de Transporte. El objetivo es analizar los diferentes patrones de movilidad entre hombres y mujeres en la implementación de las políticas de transporte sostenible, dentro del marco fijado por el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.



**CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES DE LA BAHÍA DE
CÁDIZ**

1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente se dictó Orden de 10 de marzo de 2004, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Boja nº55, de 19 de marzo de 2004, por la que se atribuyen competencias al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

En el caso concreto del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en virtud de la Orden de 13 de diciembre de 2005, la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Boja nº 251, de 28 de diciembre de 2005) le atribuye competencias, en materia de transporte marítimo, en orden al establecimiento de un servicio marítimo regular de viajeros en el interior de la Bahía de Cádiz, pudiendo suscribir a tal efecto los contratos y convenios con personas físicas o jurídicas que sean precisos para disponer de las embarcaciones necesarias para la gestión del servicio.

1.2 Estructura de la sección

En el caso concreto del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en virtud de la Orden de 13 de diciembre de 2005, la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Boja nº 251, de 28 de diciembre de 2005) le atribuye competencias, en materia de transporte marítimo, en orden al establecimiento de un servicio marítimo regular de viajeros en el interior de la Bahía de Cádiz, pudiendo suscribir a tal efecto los contratos y convenios con personas físicas o jurídicas que sean precisos para disponer de las embarcaciones necesarias para la gestión del servicio.

Por otra parte, en el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2, apartado 3, se determina que queda adscrito a la Consejería "e) El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz". Y el artículo 10.3. señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027, cuyo objeto será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021 - 2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública, habiéndose emitido los informes de impacto de la salud, y ambiental estratégico, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y



atmosférica.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y vivienda también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, que actualmente se encuentra en fase de consultas de su borrador y cerrando en paralelo la versión preliminar pendiente de aprobación y exposición pública, y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Cádiz.

El objetivo principal de este Plan Estratégico es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público y del transbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y mejorando la calidad del servicio de transporte público.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el Sistema de Transporte Metropolitano

Implantar la perspectiva del género como un elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana de la Bahía de Cádiz, alineado con unos de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El presupuesto del gasto contemplado para la anualidad 2023, destaca por los gastos consignados en lo relativo a transferencias corrientes con destino a empresas de transporte, así como en lo referido a inversiones asociadas al sistema de transporte existente, como puede verse según presupuesto que se detalla en cuadro adjunto.



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	839.850	6,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.273.322	9,7
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	7.341.766	55,7
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	9.454.938	71,8
6 INVERSIONES REALES	3.716.986	28,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	3.716.986	28,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	13.171.924	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	13.171.924	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Capítulo I: No ha experimentado incremento en la plantilla con respecto a la anualidad anterior, manteniéndose la misma existente y ajustándose los créditos al reconocimiento de nuevos complementos de antigüedad.

Capítulo II: Como créditos destacables, podemos decir que se mantiene el crédito necesario para los contratos de mantenimiento de embarcaciones que prestan el Servicio Marítimo en el ámbito de este Consorcio, así como de mantenimiento de las Terminales Marítimas asociadas a este servicio.

Por otra parte, sigue destacando en este capítulo el importe del crédito correspondiente a los servicios de atención al usuario y recaudación de la red de ventas, habiéndose visto variado el importe de este último, al contemplarse nuevas prestaciones de servicios en la adjudicación de un nuevo contrato en 2023.

Capítulo IV: Este capítulo mantiene su crédito con respecto a la anualidad anterior. Contempla las compensaciones tarifarias a los operadores en modo barco, autobús urbano e interurbano, estimando una recuperación de movilidad y atención de la demanda prevista del 90%, sobre la afectada por la crisis sanitaria de la COVID-19. No ha habido incremento del crédito en el capítulo, y el mismo debe atender el crédito necesario para futura la puesta en funcionamiento de la integración tarifaria durante toda la anualidad 2023 de dos nuevos modos de transporte, Cercanías núcleo de Cádiz y Tranvía de la Bahía de Cádiz, cuyo crédito no se contemplaba en el capítulo IV en la anualidad 2022, ni se hará en 2023, así como otros créditos necesarios para compensaciones en concepto de mejoras de servicio y restablecimiento de equilibrio económico en concesiones afectadas por la puesta en servicio del Tranvía de la Bahía de Cádiz. Lo anterior supone que podrán existir problemas para atender las obligaciones que se generen.

Capítulo VI: Este capítulo ha variado con respecto a la anualidad anterior, fundamentalmente por la inclusión del crédito necesario para la tramitación del expediente de contratación consistente en el suministro de nuevas embarcaciones, para la prestación del Servicio Marítimo, ya que es necesario acometer a la mayor urgencia un plan de renovación de las embarcaciones existentes, que garantice tanto la continuidad de este servicio público de transporte, como la adecuada prestación del mismo con la calidad, eficiencia, confort y sostenibilidad necesaria.

Por otra parte, se contemplan los créditos necesarios para las inversiones relacionadas con ejecución de nuevas paradas de transporte, postes de parada, paneles terminales marítimas, mejora instalaciones salas de embarque terminal marítima de Cádiz, software y renovación solución bicicletas automatizadas.



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

-Recuperación de la demanda cercana a la normalidad del periodo pre-covid (2019), estimándose una demanda de transporte público de un 90% a la anterior a la pandemia, una vez finalizadas las restricciones a la movilidad impuestas por la crisis sanitaria. Si la recuperación final fuera del 100%, no existiría adecuación presupuestaria en el Capítulo IV del Presupuesto de Gastos para atender la misma.

-Incorporación durante toda la anualidad de 2023, de dos nuevos modos de transporte integrados tarifariamente en el Consorcio: Servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Cádiz, que se ha iniciado en junio de 2022, y Tranvía de la Bahía de Cádiz aún pendiente de su puesta en marcha.

-Mayor uso de la tarjeta de transporte frente al billete sencillo, como consecuencia de la recuperación de la demanda, la integración tarifaria de nuevos modos de transporte y la puesta en servicio de nuevos títulos personalizados (tarjeta joven).

-Inversión en suministro de nuevas embarcaciones para la prestación del servicio marítimo del transporte regular de viajeros, en el ámbito de este Consorcio, al objeto de renovación de la flota metropolitana de transporte marítimo.

-Adjudicación de nuevo contrato de explotación y gestión de la red de ventas de títulos de transporte de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, que incorpora la prestación de nuevos servicios y funcionalidades.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos de este Consorcio, está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad, Infraestructura Viaria y Transporte.

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	13.171.924	100,0
TOTAL		13.171.924	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), califica en su artículo 64 como "Transporte regular" de viajeros, los que "se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados". Por oposición a tales servicios, se encuentran los "transportes discrecionales".

A su vez, los servicios de transporte de viajeros "regulares" se diferencian (artículo 67) entre de "uso especial", y de "uso general": los primeros se destinan "a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares", mientras que los de uso general (artículo 67) van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

Al ser el transporte regular de viajeros de uso general, un sistema en el que no se puede dar libre competencia (al igual que las emisoras de TDT o radio), y según indica el art. 70 de la LOTT (BOE 31/07/1987): "La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la



cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos". Y para ello (artículo 71) "La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará, como regla general, por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su prestación."

Corresponde por tanto a la Administración, y al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en lo que se refiere a las competencias que se le han sido atribuidas, la realización de sus funciones en relaciones a los contratos de concesión de transporte público regular de uso general por carretera, cuyos tráficos discurren por su ámbito, entre los que se encuentran: creación, modificación y supresión de líneas y servicios, determinación de lugar de parada, el establecimiento del régimen tarifario a aplicar al público, 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.

Dentro de la estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía, destaca la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía, figura de gestión en aglomeraciones urbanas andaluzas.

El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, es una entidad de derecho público de carácter asociativo, adscrito a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

El Consorcio se constituye con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas, a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito territorial.

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía, conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías...) y la otra es la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios Metropolitanos de Transporte. Las orientaciones en este campo se basan en la implantación de esta figura de gestión en todas las aglomeraciones urbanas andaluzas, en el análisis de la viabilidad de la ampliación de los ámbitos geográficos y, sobre todo, modales de los Consorcios ya constituidos. Todo ello, teniendo en cuenta que el 93% de la demanda de transporte público en Andalucía se realiza en los ámbitos metropolitanos.

Con su creación, se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en diversos modos de transportes de Andalucía.

En el caso del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, cabe destacar que una de las aportaciones más importantes desde junio de 2006, ha sido la implantación y consolidación de un modo marítimo de transportes como sistema pionero en Andalucía, integrado completamente en la red de transporte público metropolitano. Igualmente, en esta anualidad, debe destacarse la integración de los servicios del núcleo de RENFE Cercanías de Cádiz en el Sistema Tarifario de este Consorcio desde junio de 2022. En este escenario final de integración tarifaria, un usuario podrá acceder directamente a un tren del núcleo de cercanías de Cádiz, con la tarjeta de transporte de cualquier Consorcio de Transporte de Andalucía, descontándosele del saldo de la tarjeta, el importe del viaje que transcurre entre la estación origen y la estación destino de su viaje, lo que fomentará el uso del transporte público colectivo en los servicios de Cercanías de Renfe Viajeros como uno de los modos de resolver de forma eficaz, racional y sostenible las necesidades de movilidad en el Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz. La tarificación aplicada en RENFE Cercanías, será la misma que se aplica al resto del ámbito de actuación del Consorcio, por lo que el usuario pagará lo mismo para desplazarse de un punto de origen a un punto de destino, con independencia del modo de transporte que utilice para realizar su viaje. Del mismo modo, en el último trimestre de 2022, se prevé la puesta en marcha del Tranvía de la Bahía de Cádiz.



Por otra parte, las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km., la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios.

Por todo lo anteriormente expuesto, se justifica seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía, basada en:

- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido.

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía, como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, vienen dando cuenta significativa los datos de movilidad alcanzados hasta el cierre de 2019, etapa previa la crisis sanitaria de la Covid-19. Los referidos a 2020, se vieron directamente influenciados por los estados de alarma decretados en marzo y octubre de 2020, mediante los que las autoridades sanitarias entre otras medidas, establecieron limitaciones a la movilidad en la población, y se definieron niveles de alerta sanitaria en cada distrito sanitario y municipio, incluso con cierres perimetrales de municipios para toda su población salvo entradas y salidas con causas justificadas, lo que produjo una significativa reducción del número de viajeros en los modos de transporte metropolitanos que se gestionan por esta Administración.

Por su parte, en relación a la anualidad 2021, los datos principales al cierre, que evidencian el comienzo de una cierta recuperación de la normalidad, si bien afectados en su acumulado por el segundo estado de alarma hasta el 8 de mayo y cierres perimetrales en el primer trimestre, que han supuesto la pérdida de un 40% de la movilidad en comparación a la obtenida en 2019, serían:

- Tarjetas operativas del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz al cierre del ejercicio 2021: 214.485 tarjetas de transportes.
- Viajeros totales gestionados a cierre de 2021 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 3.555.719, en modos metropolitanos (autobús interurbano y barco), en tráficos atribuidos al Consorcio, que realizan su viaje con títulos integrados y otros títulos.
- El sistema de transporte público metropolitano en el ámbito de la Bahía de Cádiz, teniendo en cuenta exclusivamente los viajeros con títulos integrados, alcanzó los 3.275.223 (incluidos transbordos urbanos).

Del mismo modo, a cómo se ha venido trabajando desde el inicio de la pandemia en 2022, el Consorcio ha continuado realizando una adecuación permanente de la oferta de transporte público afectada por las restricciones de servicios y aforo, en consonancia con la publicación de la normativa en vigor, acerca de la crisis sanitaria de la COVID-19, con el objetivo de dotar de un servicio de transporte suficiente, y se ha realizado un seguimiento continuo del número de viajeros en las principales líneas metropolitanas, para poder atender la evolución progresiva de la demanda y recuperación de servicios de transporte.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa



OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

-Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destacan los Planes de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Cádiz.

-Colaboración con la Dirección General de Movilidad y Transporte en los trabajos relativos a la definición del futuro mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros, así como elaboración y actualización de estudios realizados y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera, analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano, para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.

-Dentro de las actividades de seguridad y calidad en el transporte, colaboración en los planes de inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transporte.

-Realización de encuestas de calidad subjetiva a usuarios de transporte en el área del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, según cronología establecida al respecto para cada modo integrado (trimestrales/semestrales).

-Realización de estudios técnicos para el análisis y definición de nuevas actuaciones de transporte en municipios pertenecientes al área metropolitana de la Bahía de Cádiz, en relación a tráficos interurbanos y urbanos.

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del citado objetivo son:

-Política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta con menor coste al usuario.

-Proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible, con nuevas funcionalidades.

-Mantenimiento e impulso de títulos nominativos de transporte, para fomento de las ventajas económicas asociadas a su uso, como la Tarjeta Joven de Transporte.

-Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.



-Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo, con objeto de potenciar su uso y que sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad.

-Continuación de las actuaciones de fomento de la integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias, tras su puesta en servicio en 2022.

-Diseño y construcción de nuevas paradas/intercambiadores que garanticen la accesibilidad en las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas, estando previstas en el Área de la Bahía de Cádiz en los municipios de Cádiz capital, El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera.

-Actuaciones de mejoras en las infraestructuras asociadas a las Terminales Marítimas gestionadas por este Consorcio, que no han podido acometerse en 2022 por falta de crédito presupuestario, tales como: renovación del suelo y puertas de la Terminal Marítima Metropolitana de Cádiz, paneles de información a los usuarios en las de Rota y Cádiz, y adaptación en el sistema de parking para usuarios del transporte marítimo en la de Rota.

-Inversiones y actuaciones en la flota metropolitana del servicio marítimo destinadas a renovación y mantenimiento de elementos, instalaciones y utillaje, para introducir mejoras de adecuación que permitan alargar la vida útil de las embarcaciones, así como, atender en su caso, los requerimientos de Capitanía Marítima.

-Gestión y coordinación de acuerdo a atribuciones transferidas para la explotación de la Estación Intercambiador de Autobuses de Cádiz.

-En el año 2023, se continuará manteniendo los servicios asociados al préstamo gratuito de bicicletas en terminales marítimas y Campus de Puerto Real, como complemento a la cadena modal de transporte público.

-Inversión en construcción de nuevas embarcaciones para la prestación del Servicio Marítimo de viajeros en el ámbito de este Consorcio, con objeto de iniciar un plan de renovación de la flota metropolitana actual, que permitirá garantizar el servicio con la calidad, seguridad y confort necesario, así como reducir la emisión de CO₂ en un 40%, con un nuevo sistema híbrido de motores.

-Realización de mejoras necesarias y reordenación de los servicios existentes en la oferta actual de transporte público por carretera en modo autobús, en las concesiones y corredores coincidentes con el nuevo Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz, para ofrecer la mejor oferta de transporte público al usuario.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el Sistema de Transporte Metropolitano

OO.2.1 Planificar de paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad

Se propone este objetivo, dado que el género es un elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana.

ACT.2.1.1 Establecimiento de nuevas paradas en zonas urbanas de municipios del Consorcio con enfoque de género.

Las nuevas paradas de transporte que se ejecuten y/o establezcan, así como las actuaciones correctivas a



realizar en paradas/marquesinas, se incluirán bajo la perspectiva de género y deberán garantizar el cumplimiento de los factores de seguridad, ubicación e iluminación necesarios para reducir la percepción de inseguridad de la mujer.

ACT.2.1.2 Realización de un estudio de transporte con análisis de paradas con enfoque de género

Se realizará estudio de transporte para la revisión del estado de las paradas con el objeto de analizar y recoger las recomendaciones, adaptaciones y trabajos a acometer para que se cumpla la legislación vigente en materia de género, y se mejore la percepción de los usuarios y usuarias.

OO.2.2 Adecuar los sistemas de información y señalética con enfoque de género.

Este Consorcio, es consciente de la necesaria actuación y adecuación en relación al lenguaje e información al usuario, el cual debe adaptarse para atender las demandas de una ciudadanía que requiere una comunicación efectiva, que no sea ambigua, discriminatoria ni excluyente, y donde los signos representen con justicia la realidad que designan, junto al principio de economía lingüística. Todo esto, con el objetivo del uso no discriminatorio de la información, y adaptación a la normativa actual al respecto.

ACT.2.2.1 Estudio y revisión de todo el sistema de información de atención al usuario, usando un lenguaje desde la perspectiva de género

Se realizará un estudio anual por cual se revisarán las publicaciones existentes, cartelería, folletos y señalética, página web, información en paradas...etc., existentes en el ámbito territorial del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, con el objeto de analizar y recoger las recomendaciones, adaptaciones y trabajos a acometer para que este sistema cumpla la legislación vigente en materia de género, y se mejore la percepción de los usuarios y usuarias.

ACT.2.2.2 Adecuación de todo el sistema de información de atención al usuario, usando un lenguaje desde la perspectiva de género

Del resultado del estudio anual referenciado, del estudio y revisión del sistema de información existente, se procederá en su caso, a la adecuación que resulte, conforme a las necesidades detectadas, en la anualidad 2023, todo ello desde la perspectiva de género.

OO.2.3 Definir y ejecutar los Planes de Transporte desde la perspectiva de género

Este objetivo operativo va a plasmarse en la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible, que se encuentra en tramitación, pendiente de versión preliminar, y posteriormente en los distintos planes y estudios de movilidad.

En el citado Plan de Transporte, además de detallar el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas, se harán propuestas concretas analizando la perspectiva de género, gobernanza y tareas preparatorias", dentro de las etapas de planificación estratégica, en consonancia con uno de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad de género.

Las actuaciones del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz en este aspecto, responden a los artículos 10 y 50, de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre sobre estadísticas e investigaciones con perspectiva de género y sobre planeamiento urbanístico, vivienda y transporte respectivamente. Las actuaciones que para su redacción ha definido el Consorcio, proporcionarán una visión de la movilidad en su



ámbito geográfico, contribuyendo a detectar situaciones de desigualdad por razón de género.

ACT.2.3.1 Incorporación de la perspectiva de género en el Plan de Transporte y encuestas

En las distintas encuestas de satisfacción de usuarios/as de transporte público metropolitano que se realicen en esta anualidad en el Consorcio así como en el Plan de Transporte, se incluirán en el cuestionario correspondiente, aspectos relacionados con la perspectiva de género, que permitan obtener conclusiones para su valoración posterior, y adopción de nuevas medidas de corrección, en su caso.



**CONSORCIO PALACIO DE EXPOSICIONES Y CONGRESOS DE
GRANADA**

1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio "Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada" es una entidad de derecho público de carácter asociativo, constituida por la Junta de Andalucía y por el Ayuntamiento de Granada como un instrumento para potenciar la promoción de la celebración de congresos, exposiciones y, en general, eventos dirigidos a la promoción turística y económica. La figura de colaboración institucional de un consorcio se considera el cauce adecuado para instrumentalizar la cooperación económica, técnica y administrativa de sus componentes, disfrutando, en su calidad de entidad de derecho público, de personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de los fines y objetivos que estatutariamente tiene encomendados. Los actuales Estatutos del Consorcio, aprobados por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 9 de junio de 2020, atribuyen una participación del 66% a la Administración de la Junta de Andalucía y del 34 % al Ayuntamiento de Granada.

El objeto del Consorcio es gestionar el Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada. Sus fines son el impulso del sector congresual y ferial de Andalucía, así como coadyuvar a la planificación y promoción de la actividad económica, dentro del ámbito de competencias de las entidades consorciadas. Las funciones del Consorcio son las de gestión de la actividad de la empresa concesionaria del Palacio de Exposiciones y Congresos, siendo dicha actividad la organización, producción y gestión de exposiciones, congresos, ferias, actividades culturales y eventos.

1.2 Estructura de la sección

El Consorcio tiene naturaleza jurídica propia y está adscrito, conforme al Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías; al Decreto del Presidente 13/2022, de 8 de agosto, por el que se modifica el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, y al Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a dicha Consejería, y, en concreto, a la Viceconsejería.

Dado que, como ya se ha indicado, el Consorcio es una entidad de derecho público con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, el mismo puede realizar cuantos actos y contratos sean necesarios para su correcto funcionamiento, todo ello dentro de los límites y con sujeción a los Estatutos vigentes y a lo establecido en la legislación vigente aplicable a las Administraciones Públicas consorciadas, respecto de aquellos servicios que preste el Consorcio en cumplimiento de los fines para los cuales fue creado.

La estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos:

- a) Órganos de gobierno: el Consejo Rector y la Comisión Ejecutiva como órganos colegiados y la Presidencia y la Vicepresidencia.
- b) Órgano de dirección y administración: la Dirección Gerencia. La decisión de nombrar una Dirección Gerencia será adoptada por el Consejo Rector, previo informe del órgano competente en materia de Hacienda de la Administración de adscripción.

Adicionalmente, el Consorcio podrá contar con asesorías especializadas que informarán o aconsejarán a los órganos del mismo en aquellos asuntos relacionados con su actividad.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

La actividad del Consorcio Palacio de Congresos de Andalucía se enmarca actualmente dentro del marco global de la planificación económica en Andalucía, la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027, aprobada por el Acuerdo de 10 de mayo de 2022 del Consejo de Gobierno, y, en concreto, dentro del bloque "Territorio" y la prioridad "Favorecer un desarrollo local y regional integrado y endógeno".



3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Favorecer la competitividad de la artesanía y potenciar el sector congresual y ferial

Se pretende impulsar la modernización de las infraestructuras congresuales y feriales de Andalucía, aumentando así la competitividad de las mismas en el entorno nacional y europeo, lo que permitiría atraer un mayor número de actividades congresuales a la ciudad de Granada, manteniendo siempre las condiciones de seguridad sanitaria más estrictas, en el nuevo contexto derivado de la normalización del turismo y los desplazamientos en la pandemia ocasionada por COVID-19. Con esta modernización se pretende incrementar la actividad económica de la ciudad y provincia de Granada, mediante la potenciación de un segmento tan importante como es el del turismo de congresos.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Dado que las funciones del Consorcio son las de gestión de la actividad de la empresa concesionaria del Palacio de Exposiciones y Congresos, los gastos del Consorcio vienen definidos por dichas funciones. En consecuencia, su estructura de gastos se divide en dos categorías: gastos de personal y de funcionamiento, entre los que se incluyen conceptos como las asesorías externas en materias jurídica y de personal.

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	42.364	50,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	42.040	49,8
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	84.404	100,0
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital		
OPERACIONES NO FINANCIERAS	84.404	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	84.404	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Dadas las funciones del Consorcio, las partidas de su presupuesto de gasto se articulan en dos grupos. De un lado, las destinadas a financiar las retribuciones y costes sociales del personal. De otro, las partidas destinadas a financiar los gastos de apoyo externo a la actividad del consorcio (asesoría jurídica y laboral, estudios), destacando la de estudios y trabajos técnicos.



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

El ejercicio 2023 será el segundo año en que pueda ampliarse desde un principio la actividad del Palacio de Congresos de forma presencial, lo que implica un relanzamiento de la actividad del Consorcio.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del gasto del Consorcio está comprendido dentro de la calificación funcional 76A Ordenación y Promoción Comercial.

Programa		2023	%
76A	ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL	84.404	100,0
TOTAL		84.404	100,0

PROGRAMA 76A- ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Consorcio "Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada" se constituye como un instrumento para potenciar la promoción de la celebración de congresos, exposiciones y, en general, eventos dirigidos a la promoción turística y económica. Con su creación en 1988 se pretendió, por tanto, potenciar tales fines. El Palacio de Exposiciones y Congreso de Granada ha sido gestionado desde su inauguración y hasta el año 2011 por el consorcio público constituido por la Administración de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada, siendo esta figura de colaboración institucional el cauce más adecuado para instrumentalizar la cooperación económica, técnica y administrativa de sus componentes.

A partir del 1 de enero de 2012, la actividad del Consorcio es meramente administrativa y, fundamentalmente de control de la concesión. Su presupuesto anual se ajusta al canon fijo anual que debe abonar la concesionaria, según lo establecido en el clausulado del contrato. Funciona como entidad administrativa sin actividad comercial y con un presupuesto limitativo.

Como ente asociativo de naturaleza jurídico-administrativa y carácter instrumental, está dotado de personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de los fines y objetivos que estatutariamente tiene encomendados. Los actuales Estatutos del Consorcio, aprobados por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 9 de junio de 2020, atribuyen una participación del 66% a la Administración de la Junta de Andalucía y del 34 % al Ayuntamiento de Granada.

En consecuencia, el Consorcio es la respuesta que se da desde la administración pública a la regulación de la concesión de un activo de tanta importancia para la provincia de Granada y Andalucía como el Palacio de Congresos y Exposiciones.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Favorecer la competitividad de la artesanía y potenciar el sector congresual y ferial



OO.1.1 Contribuir a la modernización de las infraestructuras congresuales y feriales

En Andalucía existe una importante red de infraestructuras feriales y congresuales que se ha venido ampliando progresivamente en los últimos años. El Palacio de Congresos de Granada es un elemento crucial en dicha red, y con una relevancia creciente dentro de la misma, dado el reciente acceso de Granada a la red de alta velocidad.

ACT.1.1.1 Organización de eventos en el Palacio de Congresos (congresos, actividades culturales)

Dada la importancia que el turismo de congresos tiene en la generación de actividad económica en las ciudades andaluzas, la organización de eventos en las infraestructuras congresuales tiene una relevancia capital, por lo que esta actuación trata de potenciar el número y la calidad de dichos eventos. En el ejercicio 2023 se continuarán los trabajos técnicos para mantener los requisitos sanitarios derivados de la situación de nueva normalidad.