



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



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 atribuyeron al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla competencias en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera mediante el 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, (BOJA número 149, de 5 de agosto de 2019) y la Resolución de 31 de enero de 2023, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por la que se delegan en los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía competencias en materia de gestión, control y explotación de determinados servicios de transporte por carretera.

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: [...] I) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla".

El artículo 10.3 del citado 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, apuesta 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 2024 se concretan en los siguientes capítulos:

CAPITULO 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.

CAPITULO 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, recogándose, 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.).

CAPITULO III, GASTOS FINANCIEROS.

Se mantiene con respecto a la cifra del año anterior.



CAPITULO IV, TRANSFERENCIAS EN BIENES CORRIENTES.

Este capítulo, que es el que experimenta un mayor incremento con respecto al ejercicio anterior motivado por la previsión del aumento de la demanda del servicio, recoge las siguientes dotaciones:

a) Previsiones de compensaciones previstas en los contratos-programa suscritos por la utilización de la tarjeta de transporte a los 6 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 Guadaíra, 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.

CAPITULO 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).



Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	778.797	1,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.931.097	3,9
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	44.664.238	91,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	47.384.132	96,5
6 INVERSIONES REALES	1.700.931	3,5
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	1.700.931	3,5
OPERACIONES NO FINANCIERAS	49.085.063	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	49.085.063	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, el volumen de gasto más significativo lo integran 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 por encima de los datos anteriores a la pandemia (2019); lo que unido a la revisión tarifaria que proceda legalmente, supone un crecimiento de la partida de compensaciones a operadores respecto a lo presupuestado en 2023.
- * Mayor porcentaje de uso de la tarjeta frente al billete sencillo propiciado por la puesta en funcionamiento de nuevos títulos bonificados (tarjeta Joven), y las bonificaciones al transporte público aprobadas por la legislación estatal y autonómica.
- * 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.
- * Actuaciones sobre otros modos de transporte sostenibles y participación en su desarrollo.
- * Adecuación de la plantilla a las necesidades reales de dotación de recursos humanos para el desarrollo y gestión de sus competencias.

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 e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	49.085.063	100,0
TOTAL	49.085.063	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla es 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. 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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla en la actualidad se extiende a 45 municipios, con una extensión de 4.233, km², el 30,4 % de la superficie total de la provincia de Sevilla y atiende a una población de 1,5 millones de habitantes. Para completar el ámbito metropolitano definido por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) sólo queda pendiente de incorporación al Consorcio el municipio de Utrera.

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.

El Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio constituye pieza esencial en el Sistema integrado de gestión del transporte público, presidido por un título multimodal que posibilita la intercambio modal entre los autobuses interurbanos-metropolitanos, los autobuses urbanos de Sevilla, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, La Rinconada y Mairena del Alcor, el tranvía-metrocentro de Sevilla y el Metro de Sevilla, además de Renfe Cercanías de la Bahía de Cádiz y poder utilizarse como monedero en el resto de Cercanías; e interoperable entre todas las Áreas metropolitanas de Andalucía. Y como ventaja asociada a dicho título, hay que añadir que el Consorcio de Transporte de Sevilla, al igual que otros Consorcios de Transporte de Andalucía, tiene en funcionamiento un servicio de bicicleta pública conocido como Servicio Bus+Bici, que prima a los usuarios de la tarjeta de transporte del Consorcio con la posibilidad de disponer diariamente de una bicicleta gratuita para sus desplazamientos en Sevilla.



En relación con la gestión de infraestructuras de interés metropolitano, el Consorcio de Transporte de Sevilla tiene atribuida la de la Estación de Autobuses Plaza de Armas de Sevilla, por Orden de la Consejería de 16 de abril de 2010 (BOJA núm. 117, de 16/06/2010), que es utilizada, de media y en un año sin incidencia de pandemia, por unos 17.000 viajeros/día, siendo punto de parada para salidas y llegadas de las líneas de transporte público de viajeros por carretera metropolitanos, provinciales, regionales, nacionales e internacionales.

Por todo lo anterior, siendo el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla la organización o fórmula administrativa adoptada por la Junta de Andalucía para gestionar los servicios de transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Sevilla, debe impulsarse su actividad como pieza determinante para lograr un transporte sostenible, fomentando la movilidad en transporte público, así como potenciando también otras fórmulas de movilidad activa de modo que se facilite a los usuarios fórmulas alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más accesibles, sanas y limpias.

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 mediante señalización o adaptación del mobiliario urbano.

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 2024 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 Impulso del servicio BUS+BICI

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

- Renovación parcial del parque de bicicletas del servicio BUS+BICI 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 patinetes, bicicletas y autobuses 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 bajo demanda en horario nocturno y zonas despobladas.

Establecimiento de paradas bajo demanda en 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 Revisión de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información

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 Implementar 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.