



CONSORCIOS



**CONSORCIO DESARROLLO SDAD. DE LA INFORM. Y DEL
CONOCIMIENTO EN ANDALUCÍA "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 impulsar 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 2024 se estructura en cuatro 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 26 de julio 2023.

Con respecto a los gastos en bienes y servicios en el que se recogen principalmente los gastos inherentes a la gestión de la red de centros Vuela Guadalinfo, seguido de gastos de personal.

Con respecto a los gastos financieros el importe recogido es muy reducido y sufragará los intereses de demora de las devoluciones de ingresos que el Consorcio tiene previsto realizar durante el año 2024.



Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	1.631.775	50,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.597.314	49,3
3 GASTOS FINANCIEROS	1.500	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	3.230.589	99,7
6 INVERSIONES REALES	10.000	0,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	10.000	0,3
OPERACIONES NO FINANCIERAS	3.240.589	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	3.240.589	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas de gasto mas importantes son la de gastos de personal, en la cual se recogen los sueldos y salarios y las cotizaciones a la seguridad social de todo el personal del consorcio, así como la destinada a financiar los gastos en bienes y servicios en la cual casi la totalidad se destina a financiar la gestión de toda la red de puntos vuela en Andalucía (soporte integral de todo el equipamiento, formación, herramientas de gestión del proyecto, hosting, comunicación) y los gastos de gestión ordinaria del consorcio (alquiler sede, dietas y otros gastos generales de gestión ordinaria).

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

La principal novedad con respecto a presupuestos de años anteriores es la desaparición del presupuesto del Consorcio de la partida destinada a financiar los gastos de la Red Corporativa de la Junta de Andalucía al pasar la competencia de forma centralizada a la Agencia Digital de Andalucía

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		2024	%
12D	ESTRATEGIA DIGITAL	3.240.589	100,0
TOTAL		3.240.589	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 Puntos Vuela 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, siendo a su vez un elemento primordial contra el despoblamiento en zonas rurales y el reto demográfico.

La mejora en las competencias digitales de la ciudadanía es una piedra angular dentro de las políticas tanto a nivel europeo como nacional y autonómico para luchar contra la despoblación en zonas rurales y para promover la transición ecológica, OBJETIVOS recogidos dentro de la Agencia 2030 y los objetivos de desarrollo sostenible.

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 impulsar 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 la adquisición de 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 la 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 distintos Puntos Vuela Guadalinfo a lo largo de toda Andalucía dirigidos a mujeres



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

- 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

Además, el Parque de las Ciencias está adscrito a la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional, orgánicamente a través de la Viceconsejería y funcionalmente a través de la Secretaría General de Desarrollo Educativo, tal y como establece el Decreto 154/2022 en su artículo 2.7.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

El Consorcio Parque de las Ciencias de Granada ha desarrollado su planificación estratégica para 2024 en línea con los planes y estrategias que, en materia de educación, igualdad de género y mitigación del cambio climático se han establecido desde las políticas regionales y europeas. Así, las intervenciones que se desarrollarán en el próximo ejercicio pretenden hacer frente a los grandes desafíos del siglo XXI marcados en el programa europeo de investigación Horizonte Europa 2021-2027 y están alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por la UNESCO para 2030. Otra estrategia importante para el próximo ejercicio es la adecuación de la estructura del Parque de las Ciencias a su escala actual y al modelo de gestión de la Junta de Andalucía.

Plan de Internacionalización

Se plantea como objetivos alcanzar los siguientes:

- Mantener el papel de la institución como referente nacional e internacional.
- Desarrollar programas educativos y de formación para docentes y escolares de ámbito andaluz y nacional.
- Gestionar más de 650 000 visitas al Parque de las Ciencias.
- Desarrollar grandes exposiciones temporales de gran formato (2 sobre sostenibilidad) y al menos otras dos de pequeño formato.
- Cooperar con organismos internacionales: la Oficina Europea de Recursos para la Educación Espacial en España de la Agencia Espacial Europea; la Asociación Ibérica de Zoos y Acuario (AIZA) s; la Asociación Europea de Museos y Centros de Ciencia (ECSITE); o el Consejo Internacional de Museos (ICOM).

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



Se plantea como objetivos a alcanzar los siguientes:

- Fomentar la participación del alumnado de Educación Primaria y Secundaria en los programas y talleres didácticos del Parque.
- Diseñar programas educativos familiares e inclusivos.
- Ampliar la oferta formativa para el profesorado en el ámbito de la ciencia, la tecnología, las matemáticas y la ingeniería.
- Diagnosticar las necesidades y demandas del profesorado y alumnado sobre el papel educativo del Parque de las Ciencias.

El fomento de la cultura y el interés por la ciencia desde edades tempranas y la formación de los jóvenes en las competencias científico-técnicas que requiere la sociedad del conocimiento son los ejes de esta estrategia. Para ello se diseñarán medidas y líneas de actuación diversas que van desde programas educativos de ámbito andaluz, eventos, recursos educativos, talleres o formación especializada para el profesorado.

Plan de fomento de la cultura científica, tecnológica y ambiental

Se plantea como objetivos a alcanzar los siguientes:

- Promover actividades y programas sobre actualidad científica.
- Dedicar tres de las exposiciones del Parque de las Ciencias a temas de interés social como la producción y el consumo sostenible o la innovación inspirada en la naturaleza.
- Analizar la información científica que demandan los ciudadanos que visitan el Parque de las Ciencias.
- Apoyar la labor docente del profesorado andaluz con el acceso a recursos de innovación educativa en enseñanza de ciencias.
- Integrar actuaciones de eficiencia energética en la gestión del Parque a través de un Plan de descarbonización.

Así, se aborda una estrategia integral que promueve del acceso al conocimiento de todos los sectores de la población a la ciencia y la tecnología. Las principales líneas de actuación en este sentido son la producción de exposiciones y contenidos dirigidos al público familiar y general, debates y propuestas de participación y reflexión y pensamiento crítico. Estas acciones promueven la formación científica y fomentan el pensamiento crítico que favorezca la toma de decisiones de los ciudadanos en una sociedad totalmente dependiente del desarrollo científico y tecnológico.

Además, el museo integrará actuaciones de eficiencia energética en su gestión con el impulso de un Plan de descarbonización.

Plan de igualdad e inclusión

Se plantea como objetivos a alcanzar los siguientes:

- Diseño de actividades que favorezcan la coeducación frente a los estereotipos de género en ciencia.
- Integrar referentes femeninos en ciencia en la mayor parte de las actividades programadas.
- Trabajar para alcanzar la igualdad de participación en los programas educativos sobre tecnología y robótica.
- Promover acciones de adaptación de los contenidos a la diversidad funcional.

Con la finalidad de trabajar por una educación igualitaria e inclusiva, el Parque de las Ciencias impulsará la creación de contenidos adaptados a las necesidades de todos los públicos y definidos desde la igualdad y la justicia para afrontar las brechas sociales y de género identificadas en el sistema de investigación e innovación.

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

La dependencia que la sociedad contemporánea tiene del avance de la ciencia y la tecnología en todas las áreas de la vida -ocio, cultura, salud, bienestar o trabajo- exige una ciudadanía formada y capacitada en competencias científico-tecnológicas. Sin embargo, el último informe del Programa para la Evaluación Internacional de Alumnos en Andalucía elaborado por la Dirección General de Ordenación y Evaluación Educativa (2018) confirma la tendencia descendente en competencias científicas del alumnado andaluz desde el año 2012 y sitúa la puntuación media de la comunidad 18 puntos por debajo de la OCDE y 12 menos que la española.

Esta propensión negativa demanda soluciones a corto y largo plazo y conmina al desarrollo de políticas públicas que incidan en el fomento de la cultura científica de los jóvenes. Actuaciones que deberían desarrollarse desde una perspectiva de género porque persiste la brecha identificada en las matriculaciones en el Bachillerato de Ciencias, una opción elegida por el 46,7% del alumnado masculino, frente al 36,6% de las alumnas en el curso 2020-2021, según los datos publicados por el Instituto Andaluz de la Mujer en el III Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres 2022-2028.

Una de las principales medidas que deben abordarse para afrontar esta situación de déficit cognitivo y de desigualdad es la promoción de una educación científica de calidad, inclusiva y equitativa. Y ese es, precisamente, uno de los ejes prioritarios del Parque de las Ciencias en línea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 4 "Educación de calidad". Como evidencian estudios como "¿Cómo podemos estimular vocaciones científicas?" de Obra Social 'La Caixa' y la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología, los museos tienen un importante impacto en la formación del capital científico desde edades tempranas porque promueven el aprendizaje basado en la curiosidad, la participación, la motivación y la interacción social.

Por todo ello, el Parque establece como uno de sus objetivos estratégicos el convertirse en un referente de la didáctica de las ciencias y el medio ambiente con el desarrollo de actuaciones a corto y largo plazo que contribuyan al fomento del capital científico de la ciudadanía, como la formación permanente del profesorado o la programación de actividades educativas que favorezcan las metas fijadas por la Agenda 2030. De forma específica aquellas relacionadas con el cuidado del entorno como el ODS 6 (Agua limpia y Saneamiento); ODS 7 (Energía asequible y no contaminante); ODS 13 (Acción por el Clima); ODS 14 (Vida submarina) y ODS 15 (Vida de ecosistemas terrestres).

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

Solo el 12,3% de la población española muestra interés por la ciencia y la tecnología, según la Encuesta de Percepción Social de la Ciencia y la Tecnología 2022. Esta inclinación positiva por el conocimiento científico es mayor en los hombres que en las mujeres y en las personas con mayor formación y poder adquisitivo. Los resultados obtenidos en este sondeo -que integra población andaluza como parte de la muestra- identifican dos problemas prioritarios que deben abordarse desde la administración pública: la falta de interés y conocimiento por una disciplina que irriga todas las áreas de la sociedad contemporánea; y la desigualdad social y de género en la atención a las cuestiones científico-tecnológicas.

El Parque de las Ciencias actúa frente a esta carencia con el establecimiento de este objetivo estratégico que incluye la planificación de propuestas dirigidas a todos los públicos sin límites de edad, sociodemográficos o geográficos. Para ello se abordará la comunicación a la ciudadanía de desafíos globales como la salud; la cultura; la creatividad y sociedad inclusiva; el mundo digital; la industria y espacio; el clima, la energía y la movilidad; los recursos alimentarios; la bio-economía y los recursos naturales y el medio ambiente.

Todos ellos vinculados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible marcados por la Agenda 2030 y que vertebrarán las acciones planeadas por el Consorcio en los próximos años. A través de la promoción de la divulgación de las ciencias y la formación integral y continuada de las personas, el Parque contribuye a la consecución de una educación de calidad (ODS 4); a la producción y consumo responsable (ODS 12); y la acción por el clima (ODS 13) y a la conservación de los ecosistemas terrestres y la vida submarina (ODS 14 y 15).



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

El Plan Estratégico de Innovación Educativa (2021-2027) impulsado por la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional tiene como objetivo propiciar la mejora de la calidad del sistema educativo, priorizando la innovación como estrategia clave que responda a los desafíos educativos actuales. El Parque de las Ciencias integra este objetivo en su planificación anual con el impulso de programas educativos, el diseño de recursos y la organización de actividades que complementan las áreas del currículo, con especial enfoque en temas transversales como la educación ambiental o la competencia digital.

La información, comunicación y formación para contribuir a la mitigación del cambio climático vertebran las actuaciones impulsadas por el Parque en materia de innovación y educación ambiental. Tal y como se establece en la "Guía de Integración de la perspectiva medioambiental en el presupuesto de la Junta de Andalucía" estas áreas de carácter transversal son fundamentales para la adecuada ejecución de otros ámbitos de trabajo y además son la mejor manera de implicar a la ciudadanía. Asimismo, son líneas que favorecen la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 7 (Energía asequible y no contaminante) 13 (Acción por el clima), 14 (Vida submarina) y 15 (Vida de Ecosistemas Terrestres).

La educación para el desarrollo sostenible centra la actividad planificada en este ámbito con la integración de temas como el cambio climático, la biodiversidad o el consumo eficiente. Los programas e iniciativas propuestas fomentan la adquisición de conocimientos, las competencias, las actitudes y los valores necesarios para forjar un futuro sostenible.

Asimismo, y siguiendo las metas establecidas en el Pacto Verde Europeo para alcanzar la neutralidad climática en 2050, el Parque de las Ciencias afrontará la gestión integral de sus instalaciones desde la eficiencia y el ahorro energético.

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

El Parque de las Ciencias ha establecido la igualdad de género como uno de los objetivos prioritarios de su plan de actuación para los próximos años. El Consorcio ha definido su línea de intervención en este ámbito siguiendo las políticas públicas internacionales, europeas y regionales como: la Estrategia para la Igualdad de Género 2020-2025; los Objetivos de Desarrollo Sostenible, con especial foco en el ODS 5 dedicado a la Igualdad de Género; el Pacto Andaluz por la Igualdad de Género, el Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres 2022-2028 o la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. Iniciativas que persiguen la consecución efectiva del derecho de igualdad de trato y oportunidades entre hombres y mujeres para seguir avanzando hacia una sociedad democrática, más justa y solidaria.

Y es que hay brechas de género identificadas que deben abordarse a través de diferentes políticas y acciones públicas. En el ámbito científico esta desigualdad se manifiesta desde la matriculación en estudios científico-técnicos hasta la representación en las estructuras de poder y responsabilidad en el ámbito de la investigación.

El origen de esta desigualdad se localiza en la etapa educativa donde se toman decisiones sobre la especialización de estudio influidas por la percepción de uno mismo y su entorno familiar, educativo y social ("¿Cómo estimular una mente científica?" de la Obra Social La Caixa y la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología). Otro de factores que influyen en la brecha de género desde la infancia es la falta de referentes científicas. Y es que las jóvenes opten o no por un futuro profesional en el ámbito STEM tiene que mucho que ver con su capacidad para imaginar un futuro profesional en este contexto y con el desajuste que pueda existir entre la imagen que tienen de los profesionales de este sector y su propia identidad.

Los problemas identificados exigen soluciones que deben adoptarse a corto y medio plazo para modificar esta tendencia y reducir la desigualdad establecida en el ámbito científico desde la infancia.



Por ello, para la consecución de este objetivo estratégico, el Parque implementará actuaciones que incidan de forma progresiva en la reducción de la brecha y contribuyan a la visibilización del papel de la mujer en la ciencia y al fomento de vocaciones científicas en niñas y jóvenes.

El compromiso del Consorcio por la equidad se traslada también a su modelo de gestión. La creación de un Plan de Igualdad y el mayor acceso de la mujer a puestos de responsabilidad son algunas de las actuaciones impulsadas que se consolidarán en los próximos años.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Parque de las Ciencias es el museo de Andalucía con mayor número de visitantes y uno de los dos museos científicos más visitados de España. Se trata de uno de los museos interactivos más destacados de Europa y se dedica a promover la ciencia, la tecnología y las actividades culturales. Los espacios y actividades más destacadas son:

Programas educativos: El Parque de las Ciencias ofrece programas educativos adaptados a diferentes grupos de edad, incluidas visitas escolares y talleres. El objetivo de estos programas es despertar la curiosidad, promover el conocimiento científico y fomentar el pensamiento crítico entre los estudiantes.

Instalaciones y exposiciones: El Parque ocupa una superficie aproximada de 70.000 metros cuadrados y cuenta con una variada gama de exposiciones permanentes y temporales. Abarca varias áreas temáticas, como astronomía, física, biología, tecnología y matemáticas, entre otras. En el museo se ofrecen exposiciones interactivas, experimentos, talleres y presentaciones multimedia para atraer a visitantes de todas las edades.

Planetario: El Parque de las Ciencias cuenta con un planetario equipado con avanzados sistemas de proyección que ofrecen experiencias astronómicas inmersivas. Los visitantes pueden explorar el cielo nocturno, aprender sobre fenómenos celestes y disfrutar de espectáculos que combinan ciencia y entretenimiento.

Biodomo: El BioDomo es una Ventana a la Vida que tiene como eje principal la biodiversidad del planeta. Consiste en un espacio naturalizado para comprender las relaciones que existen entre los seres vivos y el medio que los acoge, así como los mecanismos que permiten la vida y la necesidad de preservarla. Es un espacio inmersivo con los seres vivos como protagonistas, pero sobre todo es un lugar para la educación ambiental, la conservación de especies y la investigación científica. En su interior, los visitantes pueden observar diferentes ecosistemas, especies vegetales y animales, y aprender sobre la importancia de la biodiversidad y la conservación del medio ambiente.

Torre de Observación: La emblemática Torre de Observación del Parque ofrece vistas panorámicas de Granada y Sierra Nevada. Es un lugar muy frecuentado por los visitantes para disfrutar de impresionantes vistas de la ciudad y sus alrededores.

Exposiciones temporales y eventos: El Parque de las Ciencias acoge regularmente exposiciones temporales sobre diversos temas científicos y culturales. Estas exposiciones suelen explorar investigaciones punteras, descubrimientos históricos o interpretaciones artísticas de la ciencia. Además, el Parque organiza talleres, conferencias, charlas y otros actos educativos para los visitantes y la comunidad local.

Jardines botánicos: El Parque cuenta con hermosos jardines botánicos con una gran variedad de especies vegetales. Los visitantes pueden pasear por estos jardines, disfrutar del ambiente sereno y descubrir la diversidad natural de la región.



Accesibilidad y servicios: El Parque de las Ciencias está diseñado para ser accesible a todos los visitantes. Dispone de instalaciones para personas con discapacidad y ofrece servicios como cafeterías, restaurantes y una tienda de regalos para comodidad de los visitantes.

El Parque de las Ciencias de Andalucía es un importante centro cultural y educativo que atrae tanto a residentes locales como a turistas que desean explorar la ciencia de forma interactiva y entretenida.

Para cumplir con la crucial tarea de educar y promover la cultura científica, esencial para la sociedad andaluza, es imprescindible que el Consorcio disponga de una financiación que refleje adecuadamente los costes actuales de suministros y servicios.

El presupuesto de gastos presentado refleja fielmente las necesidades del Consorcio para desarrollar las actividades educativas y sociales programadas. Es también el resultado de haber contenido gastos mediante ajustes en consumibles, eliminación drástica de folletos y materiales impresos para visitantes, de material de oficina, etc., reduciendo o eliminando gastos que no repercutan sensiblemente en el cumplimiento de los objetivos generales y de los objetivos estratégicos del Consorcio.

El capítulo 1 del presupuesto de gasto de 2024, incrementa el valor de 2023 por la inclusión de dos puestos de trabajo que se consideran imprescindibles para culminar la primera fase del Plan de Ordenación de Recursos Humanos que este Consorcio emprendió en 2021.

Los gastos estructurales del Consorcio para el ejercicio 2024, se han tasado en base a los compromisos exigibles actualmente vigentes, así como a las necesidades de contratación previstas para dar cobertura al funcionamiento del servicio. Se incluyen los gastos derivados de la seguridad, limpieza, suministro de gas, electricidad, mantenimiento, reparación y conservación de edificios e instalaciones, pago de impuestos, viajes y dietas, gastos de la tienda del museo, etc. En 2023 los gastos presupuestados por este concepto fueron insuficientes, teniendo en cuenta el impacto de esta en el estado de mantenimiento del museo analizado anteriormente y el incremento en los costes del servicio de limpieza y seguridad.

La financiación de actividades expositivas y de difusión del museo, aumenta en 2024. Se han contemplado los gastos corrientes derivados de la organización y realización de actividades propias para cumplir los objetivos generales del Consorcio. El incremento sustancial viene derivado de que el Consorcio tiene comprometida, a partir de 2024, la producción de tres exposiciones temporales de calidad internacional, de varios eventos nacionales e internacionales, conferencias, cursos y muchas actividades complementarias que conforman la acción social del Parque de las Ciencias y que dan sentido a su existencia.

Los servicios de apoyo a la operación, fundamentales para la actividad diaria del Consorcio incrementan su presupuesto. Se han licitado los principales servicios externos, que provenían en algunos casos de contratos firmados hace 5 años y la adaptación a las condiciones actuales de esos contratos ha supuesto un incremento muy significativo del gasto por este concepto.

Las inversiones, con un gasto total presupuestado, crecen en 2024. Se contemplan la adquisición de nuevos equipos técnicos para sustituir progresivamente a otros con más de diez años de uso (con averías continuas y gastos energéticos muy elevados); inversión patrimonial; renovación del sistema de control y pagos de aparcamientos; la acometida de obras como la del Mariposario Tropical o reparaciones que alargarán la vida útil del edificio del Parque de las Ciencias y que son de especial urgencia. Igualmente se incluye el suministro de equipos informáticos de renovación, como el proyector del auditorio u ordenadores tanto para trabajos administrativos como para exposiciones.

Incluye también la renovación de los sistemas especializados de proyección del planetario que se encuentran en una situación crítica:

- * El sistema de proyección optomecánico ZKP3 de Carl Zeiss se instaló en 1995 y ha estado en funcionamiento desde entonces. Este proyector ya no se fabrica y la empresa Carl Zeiss no dispone de piezas de recambio. Cualquier avería en su electrónica o en su mecánica, inevitable tras tantos años, obligaría a dejar de utilizarlo.



- * Los proyectores digitales VELVET, fabricados por Carl Zeiss, utilizan un tipo de lámpara específica que a finales de 2021 dejó de fabricarse. Es necesario actualizar este sistema con los nuevos proyectores VELVET LED. Dichos proyectores permitirían un ahorro anual en lámparas y un ahorro energético del 40 % gracias a su rutina de apagado y encendido eficiente, al sistema LED y a la reducción de los ventiladores.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	2.730.745	23,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	8.552.847	73,3
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	11.293.592	96,8
6 INVERSIONES REALES	293.096	2,5
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	293.096	2,5
OPERACIONES NO FINANCIERAS	11.586.688	99,3
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	83.214	0,7
OPERACIONES FINANCIERAS	83.214	0,7
TOTAL	11.669.902	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas más importantes cuantitativamente hablando son:

22116Energía eléctrica contratación centralizada

22609Otros

22709Otros

66301 Instalaciones técnicas

Que representan el pago del consumo eléctrico, las actividades del museo, los servicios externos y las inversiones en instalaciones.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

El Parque de las Ciencias es un referente internacional en la producción expositiva. La trayectoria del Consorcio en el montaje de exposiciones de gran formato se materializa en su participación en proyectos expositivos con museos de prestigio como elTechnisches Museum, DASA, el Natural History Museum de Londres o el American Museum of Natural History.

Para consolidar esta línea de trabajo, que favorece la actualización y renovación de la oferta cultural y educativa del Parque, el Consorcio necesita destinar una parte elevada de su presupuesto a la creación de proyectos expositivos para los próximos años.

Así, la principal novedad del presupuesto para el 2024 es el gasto dedicado a la producción expositiva. Una actuación esencial para mantener el prestigio y relevancia del Consorcio en el ámbito internacional y necesaria para ofrecer a la ciudadanía contenidos actualizados y acordes a los desafíos y retos científicos del siglo XXI.



La otra novedad está vinculada a la necesidad de renovación de tecnología en los más de 15 000 metros cuadrados de exposición del museo y la renovación de la tecnología del Planetario. La divulgación de la astronomía es un distintivo del Parque de las Ciencias y para mantener la actividad del Planetario en el próximo año se va a realizar una inversión para su actualización que va a suponer que se garantice su funcionamiento y apertura al público.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La Sección presupuestaria del Consorcio Parque de las Ciencias cuenta con un programa presupuestario: 54C INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA

Programa	2024	%
54C INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA	11.669.902	100,0
TOTAL	11.669.902	100,0

PROGRAMA 54C- INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

La dependencia que la sociedad contemporánea tiene del avance de la ciencia y la tecnología en todas las áreas de la vida -ocio, cultura, salud, bienestar o trabajo- exige una ciudadanía formada y capacitada en competencias científico-tecnológicas. Sin embargo, el último informe del Programa para la Evaluación Internacional de Alumnos en Andalucía elaborado por la Dirección General de Ordenación y Evaluación Educativa (2018) confirma la tendencia descendente en competencias científicas del alumnado andaluz desde el año 2012 y sitúa la puntuación media de la comunidad 18 puntos por debajo de la OCDE y 12 menos que la española.

Esta propensión negativa demanda soluciones a corto y largo plazo y conmina al desarrollo de políticas públicas que incidan en el fomento de la cultura científica de los jóvenes. Actuaciones que deberían desarrollarse desde una perspectiva de género porque persiste la brecha identificada en las matriculaciones en el Bachillerato de Ciencias, una opción elegida por el 46,7% del alumnado masculino, frente al 36,6% de las alumnas en el curso 2020-2021, según los datos publicados por el Instituto Andaluz de la Mujer en el III Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres 2022-2028.

Una de las principales medidas que deben abordarse para afrontar esta situación de déficit cognitivo y de desigualdad es la promoción de una educación científica de calidad, inclusiva y equitativa. Y ese es precisamente uno de los ejes prioritarios del Parque de las Ciencias en línea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible 4 "Educación de calidad". Como evidencian estudios como "¿Cómo estimular una mente científica?" de la Obra Social 'La Caixa', la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología y Everis los museos tienen un importante impacto en la formación del capital científico desde edades tempranas porque promueven el aprendizaje basado en la curiosidad, la participación, la motivación y la interacción social.

Las actitudes positivas hacia la ciencia se desarrollan antes de los 14 años (Falk et al, 2016; Archer et al, 2012). Así, para fomentar la cultura científica e inclinación del alumnado por la ciencia, la tecnología, las matemáticas y la ingeniería también es necesario desarrollar propuestas educativas dirigidas a los primeros ciclos (Educación Primaria, Secundaria y Bachillerato).

Otra cuestión relevante en el ámbito de la comunicación social de la ciencia es el bajo interés por la ciencia que muestra la sociedad. Algo que se refleja en los datos publicados por la Encuesta de Percepción Social de la Ciencia 2022 de la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología que desvela, entre otros resultados destacados, que solo el 12,3% de los entrevistados muestra curiosidad por conocer el impacto del avance de la



ciencia y la tecnología.

Esta inclinación positiva por el conocimiento científico es mayor en los hombres que en las mujeres y en las personas con mayor formación y poder adquisitivo. Las conclusiones obtenidas en este sondeo -que integra población andaluza como parte de la muestra- identifican dos problemas prioritarios que deben abordarse desde la administración pública: la falta de interés y conocimiento por una disciplina que irriga todas las áreas de la sociedad contemporánea; y la desigualdad social y de género en la atención a las cuestiones científico-tecnológicas.

Por otro lado, las últimas encuestas sobre cultura científica publicadas en 2023 por la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología y la Fundación BBVA ponen de manifiesto la reivindicación ciudadana por una mayor y mejor información científica para hacer frente a los retos del siglo XXI. Y precisamente son los museos de ciencia la principal fuente informativa sobre ciencia para el 24,6% de las personas encuestadas.

Su capacidad para conectar a todos los agentes sociales los convierte en foros inigualables para contribuir, a través de la información, la comunicación y la formación, al objetivo marcado en las políticas europeas, nacionales y regionales de alcanzar la neutralidad climática en 2050. Y es que como establece la "Guía de Integración de la perspectiva medioambiental en el presupuesto de la Junta de Andalucía" estas tres áreas transversales son fundamentales para el desarrollo de ejes prioritarios como la mitigación del cambio climático.

A la situación anteriormente descrita se suman las brechas de género identificadas en el ámbito científico. Una circunstancia que debe abordarse a través de diferentes políticas y acciones públicas. Esta desigualdad se manifiesta desde la matriculación en estudios científico-técnicos hasta la representación en las estructuras de poder y responsabilidad en el ámbito de la investigación.

Según los datos publicados en el informe "Diagnóstico de la situación de las mujeres y hombres en Andalucía", elaborado por el Instituto Andaluz de la Mujer en 2019, las principales brechas de género identificadas en esta área son:

- Mayor presencia femenina en contenidos relacionados con las Humanidades y Ciencias Sociales (55,14%) y las Artes (66,99%) en la etapa de Bachillerato. Ellos, en cambio, son mayoría en Ciencias y Tecnología (53%). (Curso 2017-2018).
- Infrarrepresentación de la mujer en carreras de ingeniería y arquitectura (23,6%). (Curso 2017-2018).
- Infrarrepresentación de las mujeres entre el personal docente e investigador (PDI) de las universidades, tan solo suponen un 38,25% del PDI (Curso 2016-2017).
- Infrarrepresentación de la mujer en las posiciones más importantes de la jerarquía investigadora: tienen un 20,9% de las cátedras universitarias, solo un 25,4% son investigadoras principales en grupos de I+D y las patentes requeridas por mujeres tan solo alcanzan el 7,4% (curso 2017-2018).

La situación anteriormente expuesta exige intervenciones públicas que respondan a las demandas sociales y hagan frente a las barreras y desigualdades que frenan la formación del capital científico de la ciudadanía andaluza.

Así, el Parque de las Ciencias ha diseñado su planificación estratégica en torno a la resolución de estos problemas y al fomento de la democratización del conocimiento que favorezca el acceso de todas y todos los y las andaluces y andaluzas a los avances de la ciencia y la tecnología sin límites sociales, geográficos o de género.

De este modo, ha establecido tres grandes ejes de actuación para hacer frente a las dificultades expuestas:

- Diseño de programas, actividades y recursos para el sector educativo con el objetivo de fomentar la cultura y el interés por la ciencia desde edades tempranas y formar a los jóvenes en las competencias científico-técnicas que requiere la sociedad del conocimiento.
- Producción de exposiciones y contenidos dirigidos al público familiar y general para promover la formación científica y fomentar el pensamiento crítico que favorezca la toma de decisiones de los ciudadanos en una sociedad totalmente dependiente del desarrollo científico y tecnológico.
- Creación de contenidos adaptados a las necesidades de todos los públicos y definidos desde la igualdad y la



justicia para afrontar las brechas sociales y de género identificadas en el sistema de investigación e innovación.

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 Fomentar la participación del alumnado de Educación primaria y secundaria en los programas y talleres didácticos del Parque

Las actitudes positivas hacia la ciencia se desarrollan antes de los 14 años (Falk et al, 2016; Archer et al 2012). Así, para fomentar la cultura científica e inclinación del alumnado por la ciencia, la tecnología, las matemáticas y la ingeniería es necesario el desarrollo de propuestas educativas dirigidas a los primeros ciclos educativos. Basándose en esta evidencia científica, el Parque de las Ciencias ha planificado actividades y programas adaptados a las necesidades de este segmento de edad y creados para complementar la formación que se imparte en Educación Primaria e Infantil en torno a la ciencia y el medio ambiente.

A través de esta estrategia el Consorcio incide en la divulgación y consecución de los ODS: 3 (Salud y bienestar); 4 (Educación de calidad); 5 (Igualdad de género); 7 (Energía asequible y no contaminante) y 13 (Acción por el clima).

ACT.1.1.1 Diseño de actividades y talleres didácticos para fomentar las competencias científicas y digitales del alumnado

El Parque de las Ciencias ampliará su oferta educativa para el público escolar con la programación de un taller didáctico sobre el "Internet de las cosas" y la actualización de los recursos educativos sobre salud, tecnología, robótica o medio ambiente que el Consorcio ofrece al sector educativo. Además, desarrollará una oferta didáctica específica sobre sostenibilidad de los alimentos y ofrecerá a los centros educativos un programa curricular de más de 14 talleres.

ACT.1.1.2 Organización de la 26ª Feria de la Ciencia para el fomento de vocaciones científicas desde edades tempranas

El Consorcio organizará una nueva edición de la Feria de la Ciencia para promover la práctica científica en el alumnado desde los primeros ciclos educativos. La sostenibilidad y la igualdad de género centrarán gran parte de su programa educativo. Además, se ha planificado, como en años anteriores, una edición online que facilite el acceso a los contenidos y recursos del Parque a centros que no pueden participar en la propuesta presencial.

Para facilitar el desarrollo de los proyectos científicos en el aula, se programará una formación específica dirigida al profesorado y centrada en metodologías de aprendizaje por indagación y basado en la experiencia.

ACT.1.1.3 Promoción del programa Investigación en el Aula entre centros educativos de toda Andalucía

En 2024 se reforzará el programa Investigación en el Aula con la organización de cursos de formación



para el profesorado y su difusión entre los centros educativos andaluces. El Consorcio trabajará por ampliar la diversidad de centros implicados, (desde el punto de vista de la procedencia, nivel educativo y tipología de enseñanza) y promoverá la igualdad de género en la participación.

ACT.1.1.4 Celebración de encuentros divulgativos para el colectivo juvenil

Para el próximo ejercicio se han planificado encuentros y cafés que divulguen la ciencia a los jóvenes. A través de estas acciones se persigue la formación de referentes científicos y mostrar la aplicación de la investigación y la innovación en la vida cotidiana. Estos encuentros se celebrarán durante el curso académico y abordarán los grandes desafíos del siglo XXI definidos en la Agenda 2030 como la salud y el bienestar, la acción por el clima, la energía sostenible y no contaminante o la producción y consumo responsables.

ACT.1.1.5 Actuaciones y mejoras del Parque propuestas por los Consejos Infantil y Juvenil

El Parque de las Ciencias desarrollará un programa especial de actividades con el Consejo Infantil y Juvenil (órganos asesores del museo que se constituyó en 2004 y está integrado por alumnado de Educación Primaria y Secundaria) durante los cursos académicos 2023-2024 y 2024-2025 e integrará propuestas de reflexión, debate y propuestas de actuaciones y mejoras desde la perspectiva de los colectivos juvenil e infantil

ACT.1.1.6 Actividad de promoción del patrimonio industrial y la etnobotánica

El Parque de las Ciencias organiza anualmente un programa de difusión del patrimonio industrial y la etnobotánica en colaboración con la Fundación Caja Rural de Granada. Está dirigido a estudiantes de Educación Primaria y Secundaria y se centra en la importancia del olivar en nuestra cultura, su manipulación y beneficios para la salud.

OO.1.2 Diseñar programas educativos familiares e inclusivos

La elección de un futuro académico relacionado con las disciplinas STEM está influido por la percepción de uno mismo y su entorno familiar, educativo y social - según el estudio "¿Cómo estimular una mente científica?", de la Obra Social la Caixa, la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología y Everis-. Así, para la consecución del objetivo estratégico marcado en la sección se establece como objetivo operativo el diseño de programas didácticos familiares.

ACT.1.2.1 Celebración de dos Jornadas de Puertas Abiertas para favorecer el acceso de la ciudadanía a la actividad del Parque

Se celebrarán dos Jornadas de Puertas Abiertas y de acceso gratuito para garantizar el acceso de todos los públicos a la oferta educativa y cultural del Parque. Una tendrá en lugar el 28 de febrero, con motivo del Día de Andalucía, y la otra en mayo para conmemorar el aniversario del Consorcio.

ACT.1.2.2 Realización del XIII Maratón de Documentales Científicos en el Aula

En el año 2024 se celebra la XIII Maratón de Documentales Científicos en el Aula en el marco de la 26ª 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 Organización de los programas educativos familiares Verano con ciencia y Navidad con ciencia

En 2024 se han planificado nuevas ediciones de los programas Verano con Ciencia y Navidad con Ciencia para fomentar la cultura científica desde edades tempranas y favorecer la conciliación familiar. Verano con Ciencia está dirigido a niños y niñas desde los 5 a los 12 años. Se realizará durante todo el mes de julio y la última semana de junio e incluye visitas guiadas, talleres y experiencias en torno a diferentes áreas científicas como el medioambiente, la salud, la inteligencia artificial, las matemáticas o la astronomía.

Por su parte, Navidad con Ciencia se desarrollará en el mes de diciembre, una vez más, coincidiendo con el periodo vacacional. El programa se conforma de actividades didácticas adaptadas a diferentes segmentos de edad. En el mismo se tratan temas científicos de interés social como el cambio climático, la robótica o la tecnología

ACT.1.2.4 Conmemoración de la Semana del cerebro con visitas especiales y talleres de divulgación sobre el funcionamiento de este órgano

En el marco de la Semana Mundial del Cerebro estudiantes de Medicina de la Universidad de Granada impartirán talleres para divulgar el conocimiento científico sobre este órgano y promover hábitos saludables que favorezcan su correcto funcionamiento.

Estarán abiertos a todos los públicos y se completarán con visitas con la divulgación del funcionamiento del cerebro como eje central.

ACT.1.2.5 Diseño de talleres familiares durante la Semana europea de la Ciencia

El Consorcio diseñará visitas guiadas y talleres familiares sobre la exploración espacial, el cuerpo humano y la salud, el consumo sostenible o la biodiversidad para celebrar la Semana Europea de la Ciencia.

ACT.1.2.6 Puesta en marcha de un programa de visitas al Parque adaptado a las necesidades de público con diversidad funcional

El desarrollo de contenidos adaptados a las necesidades de público con diversidad funcional es una de las actuaciones previstas por el Consorcio para el ejercicio 2024. El equipo de Educación del Parque va a diseñar contenidos y recursos que faciliten la visita a espacios singulares del museo como el BioDomo o la participación en talleres a personas con diversos tipos de diversidad funcional.

OO.1.3 Ampliar la oferta formativa del profesorado en el ámbito de la educación espacial

El profesorado es un pilar del sistema educativo de Andalucía por su importante papel como conductor de la adquisición de conocimientos y valores por parte del alumnado. De esta manera la educación permanente del profesorado es una prioridad del sistema educativo, vinculado a la aplicación de las líneas educativas estratégicas establecidas en el art. 19 de la Ley 7/2007, de 10 de diciembre, de Educación de Andalucía. En el ámbito de la ciencia esta formación debe ser periódica para favorecer la actualización del personal docente a



la realidad y necesidades educativas del entorno cambiante que nos rodea. Una labor que desarrollará el Parque de las Ciencias en el próximo ejercicio.

La principal línea de actuación en este ámbito se desarrollará desde la Oficina Europea de Recursos para la Educación Espacial en España de la Agencia Espacial Europea, que coordina el Consorcio desde 2017.

ACT.1.3.1 Formación del profesorado para acercar la investigación espacial a las aulas

El Parque de las Ciencias, a través de su Oficina Europea de Recursos para la Educación Espacial, organizará cursos de formación para el profesorado de todo el país. Estas sesiones serán periódicas y se centrarán en la divulgación de recursos docentes para aplicar la investigación espacial en las aulas.

ACT.1.3.2 Organización de programas formativos para el profesorado y alumnado de Escuelas Universitarias

Se ha planificado la organización de dos cursos dirigidos al profesorado: uno sobre producción y consumo sostenible y otro dirigido a difundir los recursos educativos que ofrece el Parque. Se celebrarán de forma periódica y se incrementarán los esfuerzos para conseguir la paridad en la participación.

OO.1.4 Diagnosticar las necesidades y demandas del profesorado y alumnado sobre el papel educativo del Parque de las Ciencias

El éxito de los programas educativos diseñados por el Parque de las Ciencias para el alumnado y profesorado está determinado por la capacidad que estos tengan de responder a las necesidades y demandas actuales. Con el objetivo de diseñar iniciativas didácticas ajustadas a los desafíos de la realidad educativa, el Parque de las Ciencias desarrollará una investigación evaluativa de corte diagnóstico que ayude a identificar las carencias y retos de la enseñanza de las ciencias en el ámbito formal y no formal. Los resultados científicos obtenidos se implementarán en su práctica educativa y contribuirán a la generación de conocimiento científico en el ámbito de la educación no formal de ciencias.

ACT.1.4.1 Estudio del impacto que las actividades del Parque tienen en el conocimientos e interés de los jóvenes por la ciencia

El Consorcio continuará la línea de investigación impulsada en colaboración con científicas y científicos de la Universidad de Granada para estudiar el impacto que las exposiciones, talleres y contenidos del Parque tienen en la adquisición de conocimiento y el fomento del interés de los jóvenes por la ciencia. El estudio se desarrollará a través de la integración de indicadores independientes sobre género, edad y procedencia en cuestionarios sobre interés y percepción de la actividad científica.

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

OO.2.1 Impulsar actividades y programas sobre actualidad científica

Las últimas encuestas sobre cultura científica (FECYT, 2023; Fundación BBVA, 2023) ponen de manifiesto la reivindicación ciudadana por una mayor y mejor información científica para hacer frente a los retos del siglo XXI. A más poder adquisitivo y formación académica, se eleva el interés y la demanda de información. Un patrón que refleja la brecha social y de género que existe en la actualidad en el ámbito de la comunicación



social de la ciencia.

Los agentes implicados en la educación de la sociedad como el Parque de las Ciencias deben mostrar su compromiso por que su actividad alcance a toda la sociedad. Una meta que está en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible dedicados a la Educación de calidad (ODS 4) y la Igualdad de género (ODS 5).

Para ello, el Parque centra parte de su actividad anual en la actualización científica de la ciudadanía. Conferencias, cursos y talleres son algunas de las propuestas que el Consorcio desarrollará en áreas de interés como la producción y el consumo responsables (ODS 12). Con el fin de garantizar la inclusión y salvar la brecha mencionada, gran parte de estas actividades serán de acceso abierto y se diseñarán desde la perspectiva de género con especial enfoque en la visibilización del papel de la mujer en la ciencia.

ACT.2.1.1 Celebración de un Curso de Animación Científica dirigido al alumnado de la Universidad de Granada

A través de este curso organizado en colaboración por la Universidad de Granada, alumnado de diferentes grados universitarios podrá adquirir una formación práctica en divulgación científica y conocer la importancia del conocimiento y su comunicación en la sociedad actual.

ACT.2.1.2 Impartición de un curso de actualidad científica sobre producción y consumo responsable

En colaboración con la Fundación Iberoamericana de Nutrición se organizará un Curso de Actualidad Científica sobre producción y consumo responsable dirigido a segmentos diversos (profesorado; estudiantes universitarios y público general) y con sesiones en abierto para garantizar el acceso a toda la ciudadanía. La participación de expertos/as en esta actividad de formación será paritaria y buscará la visibilización de referentes femeninos en esta área de conocimiento.

ACT.2.1.3 Formación del público adulto sobre la aplicación de la ciencia en la vida cotidiana

Organización del curso "Ciencia en la vida cotidiana" para el alumnado del Aula de Formación Abierta de la Universidad de Granada. La alfabetización científica de la población adulta respalda esta actuación que trata de garantizar una educación de calidad durante toda la vida y para todas las personas.

ACT.2.1.4 Implementación de metodologías de participación del público en la ciencia para la evaluación del impacto social de los estudios

El Consorcio participa en el proyecto de investigación europeo Water-Mining sobre minería de aguas con la implementación de metodologías de participación del público en la ciencia. El objetivo de estas actividades, que se desarrollarán en 2024, es implicar a la ciudadanía en la reflexión ética sobre los usos del agua extraída a través de procedimientos de economía circular como la desalación o el reciclado de residuos urbanos e industriales.

ACT.2.1.5 Divulgación de contenido sobre educación medioambiental y científica a través de las redes sociales y la web

El Consorcio tiene perfiles en Facebook, Instagram, Twitter y YouTube que suman más de 100 000



seguidores. Con el objetivo de promover la educación científica y ambiental de la ciudadanía y garantizar el acceso al museo de toda la población, se producirán contenidos de interés social e impacto científico de forma semanal.

ACT.2.1.6 Organización de actividades nocturnas sobre astronomía para mejorar la cultura científica

El Parque de las Ciencias organiza actividades nocturnas de forma mensual en Planetario y Observatorio Astronómico para mejorar la cultura científica en astronomía de la ciudadanía dirigida a ámbito familiar.

OO.2.2 Centrar las exposiciones temporales en temáticas de interés general relacionadas con la economía o el consumo sostenible

La sensibilización e implicación de la sociedad en la lucha medioambiental es uno de los principales ejes estratégicos de las políticas regionales, nacionales y europeas y, por ende, una de las líneas prioritarias del Parque. La versatilidad y poder de las exposiciones en la comunicación social de la ciencia contribuyen al diseño de acciones más eficaces en la consecución de este objetivo.

Así, el Parque de las Ciencias diseñará el programa expositivo de 2024 en torno a la educación y divulgación medioambiental en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible Producción y Consumo Responsable; Acción por el Clima y Conservación de los Ecosistemas Terrestres y la Vida Submarina.

ACT.2.2.1 Instalación y adaptación de la exposición Food prints sobre producción y consumo sostenible

La exposición temporal más destacada del Parque para el ejercicio 2024 será Food prints. Una muestra producida por el Technisches Museum de Viena, ya adaptada en Granada por el Parque, que recorre la historia y el futuro de la tecnología de la alimentación y reflexiona sobre la necesidad de alcanzar un sistema de consumo más sostenible. A través de este contenido expositivo se incide en la consecución de Objetivos de Desarrollo Sostenible como el ODS 2 Hambre Cero o el ODS 12 dedicado a la Producción y Consumo Sostenible.

ACT.2.2.2 Inauguración de una exposición sobre los espacios naturales protegidos de Andalucía

El Parque de las Ciencias inaugurará en 2024 una exposición permanente dedicada a la divulgación de los espacios naturales protegidos de Andalucía y diseñada para sensibilizar a la sociedad en su conservación. Su contenido se desarrollará en línea con los ODS 13 (Acción por el clima) y ODS 15 (conservación de los ecosistemas terrestres).

ACT.2.2.3 Nueva coproducción expositiva dedicada a sostenibilidad con museos europeos

El Parque de las Ciencias impulsa un nuevo proyecto expositivo internacional en coproducción con los museos DASA (Alemania) y Technisches Museum de Viena.

ACT.2.2.4 Diseño y producción del proyecto expositivo internacional "El arte de volar"

El Parque de las Ciencias impulsa en 2024 el diseño y producción del proyecto expositivo internacional "El



arte de volar" con el Royal Belgian Institute of Natural Sciences de Bruselas y el Musée de l'Air et de l'Espace de París.

ACT.2.2.5 Inauguración de la exposición "Biolspiración. Innovar desde la naturaleza"

Otra de las grandes producciones del Parque para el año 2024 será la inauguración de la exposición "BioInspiración. Innovar desde la naturaleza" que gira en torno a la sostenibilidad, el consumo eficiente y la economía circular. Una gran apuesta por la innovación, la tecnología y el medio ambiente.

ACT.2.2.6 Producción de exposiciones de mediano y pequeño formato en torno a diferentes temas de interés social

Además de las de gran formato, el Parque ha diseñado un programa de producción expositiva para la instalación de muestras de pequeño y mediano formato (menos de 500 metros cuadrados) sobre temas de interés científico, tecnológico y social. "Ventana a la ciencia sobre Física de fusión", en colaboración con el IFMIF-DONES; "Menssana" sobre salud mental; "Conectados al futuro. La transición energética", en colaboración con REDEIA; "Innovando en Prevención", en colaboración con el Instituto Andaluz de Prevención de Riesgos Laborales; "Ilustración científica", en colaboración con la Universidad de Granada. A estas hay que sumarle la coproducción "Cazadores de dragones", producida por el Museo Arqueológico de la Comunidad de Madrid y el Museo de la Ciencia CosmoCaixa.

En el ámbito internacional destaca la colaboración con el Museo Nacional de Historia Natural de París y otra con la Città della Scienza de Nápoles.

ACT.2.2.7 Ventana del Museo de Ciencias Naturales

El Parque de las Ciencias trabajará en la producción y exposición de una ventana a la colección de piezas naturalizadas del Museo Nacional de Ciencias Naturales-CSIC.

ACT.2.2.8 Renovación del Guitar FabLab

Otro de los proyectos expositivos de 2024 es la renovación del Guitar FabLab con la reconversión en Laboratorio de Filmación y Producción Musical y el montaje de una nueva área sobre percusión.

ACT.2.2.9 Itinerancia de producciones expositivas del Parque de las Ciencias en museos nacionales

El Parque de las Ciencias montará dos exposiciones propias en museos de ciencia de España: el Museo de Ciencias de Valladolid -"Robots 2.0"- y en el Museo de Ciencias Naturales de Barcelona -"Animales de museo"- sobre taxidermia.

OO.2.3 Analizar la información científica que demandan los ciudadanos que visitan el Parque de las Ciencias

El Consorcio desarrollará una investigación para analizar las barreras y retos en educación y comunicación científica identificadas por los ciudadanos. Los resultados que se obtengan contribuirán al diseño de actuaciones y programas alineados con las necesidades y demandas del público y facilitará el desarrollo y



ejecución de buenas prácticas en educación no formal de ciencias.

ACT.2.3.1 Desarrollo de un estudio para analizar las barreras y retos en la educación científica

Este proyecto de I+D+i se realizará en colaboración con personal investigador de la Universidad de Granada e incluirá, además de las publicaciones científicas, un informe que facilite el desarrollo de acciones de divulgación alineadas con las demandas de la sociedad.

OO.2.4 Mejorar 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

Los medios de comunicación son el principal canal para divulgar a la sociedad la actividad del museo y promover el interés por la ciencia entre el público general. Por eso, el Parque de las Ciencias enviará un mínimo de 2 notas de prensa mensuales y organizará al menos 6 convocatorias de prensa.

OO.2.5 Mantener la afluencia anual de visitantes

El Parque de las Ciencias recibe una media anual de 650.000 visitas que representa una amplia representación de la población andaluza. Su objetivo es mantener esta cifra en 2024.

ACT.2.5.1 Participación en el Bono Turístico Granada Card

La participación en el Bono Turístico Granada Card garantiza la difusión del Parque y su actividad entre los turistas de la ciudad. El Consorcio es un referente cultural y turístico de la ciudad. En su actividad confluye el ocio cultural y la educación para integrar su oferta en lo que se ha dado a conocer como turismo científico.

ACT.2.5.2 Realización de acciones publicitarias y promocionales

Realización de acciones publicitarias y promocionales en radio, televisión, prensa escrita, prensa digital y redes sociales. También se realizarán campañas específicas con agentes del sector turístico, Tarjetas Amigas y acciones de comercialización.

ACT.2.5.3 Desarrollo de acuerdos y colaboraciones con instituciones científicas y turísticas

Se impulsarán acuerdos y colaboraciones con instituciones de diversos sectores (Carnet Joven, el Consejo Internacional de Museos o la Global Geoparks Network) para promocionar el Parque como destino de turismo científico.

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

OO.3.1 Apoyar la labor docente del profesorado en la divulgación de los contenidos científicos

El Parque de las Ciencias contribuye con su propia actividad y a través de programas educativos específicos a la consolidación del nuevo ámbito que la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional de la



Junta de Andalucía han impulsado en torno a la enseñanza de la ciencia, la tecnología, la ingeniería, el arte y las matemáticas (STEAM por sus siglas en inglés). Esta línea de trabajo de educación formal y no formal está alineada con las directrices internacionales y, específicamente, las europeas. En concreto, esto sucede con el Horizonte Europa 2021-2027 y el Plan de Acción de la Educación Digital 2021-2027, ambos de la Unión Europea (UE) y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

De este modo, promocionar los recursos de innovación educativa diseñados por el Consorcio entre los docentes andaluces para apoyar su labor educativa es uno de los objetivos marcados para el año 2024. La difusión de los programas de innovación educativa, la formación del profesorado o el impulso de proyectos basados en metodologías activas e inclusivas son algunas de las actuaciones previstas para el próximo ejercicio.

ACT.3.1.1 Formación del profesorado en innovación educativa

El Parque de las Ciencias, a través de la Oficina Europea de Recursos para la Educación Espacial de la Agencia Espacial Europea que coordina en el ámbito nacional desde 2017, organizará cursos de formación para el profesorado de todas las comunidades autónomas españolas. Estas sesiones serán periódicas y se centrarán en la divulgación de recursos docentes para aplicar la investigación espacial en las aulas.

ACT.3.1.2 Organización de la final nacional del certamen educativo Cansat impulsado por la Agencia Espacial Europea

La edición nacional de la competición de satélites Cansat estará organizada un año más por el Parque de las Ciencias a través de su Oficina Europea de Recursos para la Educación. Este certamen, impulsado por la Agencia Espacial Europea, está dirigido a estudiantes de secundaria y bachillerato y su objetivo es fomentar vocaciones científico-tecnológicas en el ámbito espacial a través de la aplicación de la investigación en el aula.

ACT.3.1.3 Celebración del concurso de cristalización en la escuela

El Concurso Andaluz de Cristalización en la Escuela 2024 es otra de las acciones de innovación educativa planificadas para fomentar las vocaciones científicas en estudiantes de Educación Secundaria. Esta actividad se desarrollará en colaboración con el Instituto Andaluz de Ciencias de la Tierra del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

ACT.3.1.4 Coordinación de la Jornada Internacional de Física de Partículas en colaboración con la Universidad de Granada

La Jornada Internacional de Física de Partículas se celebrará en colaboración con la Universidad de Granada y el Centro Europeo para la Investigación Nuclear (CERN) para ofrecer una experiencia científica real al alumnado de bachillerato. Se trata de un recurso de innovación educativa que posibilita el contacto con investigadores e investigadoras que trabajan en el Acelerador de Partículas del CERN.

ACT.3.1.5 Implementación del programa EXAO sobre metodologías de aprendizaje basadas en la indagación en las aulas andaluzas

El Parque pondrá al servicio del profesorado andaluz el programa Experimentación Asistida por Ordenador sobre Metodologías de Aprendizaje Basadas en la Indagación.



ACT.3.1.6 Diseño de un programa de actividades para formación de los estudiantes en nuevas tecnologías

El programa de actividades se desarrollará en colaboración con el Club Robótica Granada e incluirá talleres didácticos diseñados para formar a los estudiantes de Educación Primaria, Educación Secundaria y Bachillerato en competencias digitales.

ACT.3.1.7 Desarrollo de un programa de visitas para dar a conocer los Objetivos de Desarrollo Sostenible para público escolar y familiar

Con el objetivo de divulgar los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el Parque de las Ciencias organizará visitas guiadas en torno a diferentes ODS como la Salud y bienestar (ODS 3); Agua limpia y saneamiento (ODS 6); Acción por el Clima (ODS 13); Vida submarina (ODS 14) y Vida de Ecosistemas Terrestres (ODS 15). Estas estarán dirigidas al público escolar y familiar y se desarrollarán en colaboración con la Asociación de Voluntarios Culturales del Parque de las Ciencias.

OO.3.2 Implantación de la estrategia de descarbonización del Parque de las Ciencias

En línea con el eje 1 sobre mitigación del cambio climático definido en la "Guía de Integración de la perspectiva medioambiental en el presupuesto de la Junta de Andalucía", el Parque de las Ciencias desarrollará durante 2024 actuaciones dentro de su "Estrategia de descarbonización" tendentes a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero mediante la rehabilitación energética de sus edificios, la mejora de la eficiencia energética de sus sistemas así como el incremento de energías renovables.

ACT.3.2.1 Rehabilitación energética de edificios e instalaciones

Las emisiones asociadas al consumo de energía suponen en torno al 80% del total de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en Andalucía, por lo que la reducción de éstas tendrá una importante incidencia en la reducción de las emisiones de GEI totales de la Comunidad.

ACT.3.2.2 Incremento del uso de energías renovables

La mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) causantes de cambios en el clima es el consumo de combustibles fósiles. Así, durante 2024 el Parque reducirá el uso de los mismos e incrementará el consumo de energía procedente de fuentes renovables redundará en la mitigación de los efectos del cambio climático.

OO.3.3 Implementar Laboratorios de restauración e innovación en ciencias

La investigación y la restauración son dos líneas estratégicas del museo para el 2024 que se materializarán en la gestión de diversos laboratorios científicos.

ACT.3.3.1 Mantenimiento de un laboratorio de restauración de objetos donados o propios con valor científico o industrial



El laboratorio de restauración se dedicará a la catalogación de fondos, gestión de donaciones y puesta en valor del patrimonio científico e industrial.

ACT.3.3.2 Desarrollo de modelos científicos en el laboratorio de plastinación

El Laboratorio de Plastinación centrará su actividad en 2024 en el desarrollo de modelos científicos para la divulgación, la formación, la educación y la docencia escolar y universitaria con la plastinación de material biológico. El programa de acciones se realizará en colaboración con la Universidad de Granada como programas de apoyo a la docencia y con otras universidades y centros sanitarios.

OO.3.4 Gestionar el parque zoológico (BioDomo)

El BioDomo es una instalación singular y vanguardista dedicada a la biodiversidad que centrará su actividad en 2024 en tres líneas: educación, investigación y conservación.

ACT.3.4.1 Desarrollo de proyectos sobre el comportamiento animal y su bienestar en el BioDomo

El BioDomo se concibe como un recurso para la investigación de grupos. En esta línea se desarrollarán en su interior diversos proyectos basados en el bienestar animal, el comportamiento natural, el estrés, el ciclo biológico del organismo, las relaciones holobióticas, las dinámicas de microorganismos, la fisiología adaptativa y su adaptación a la diversidad funcional. Esto se concreta en Trabajos fin de Máster; Tesis doctorales y Trabajos fin de Grado.

ACT.3.4.2 Proyectos de conservación medioambiental

El Parque de las Ciencias colabora en proyectos de conservación in situ y ex situ en Madagascar y el sudeste asiático. En 2024 potenciará programas de conservación ex situ de fauna autóctona amenazada.

ACT.3.4.3 Actuaciones educativas medioambientales en el Parque Zoológico

El Parque de las Ciencias potenciará las actuaciones de uso público con el desarrollo de talleres, visitas guiadas, material didáctico, jornadas y eventos para acercar al público escolar y familiar la importancia de la biodiversidad.

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

OO.4.1 Visibilizar el papel de la mujer en el avance científico y tecnológico

La falta de referentes femeninos en la ciencia es una de las causas que influyen en el interés que las niñas y jóvenes tienen por la ciencia. Visibilizar el papel de la mujer en el avance científico y tecnológico favorece la elección de un futuro académico en este ámbito. Una estrategia que el Parque implementará a través de la integración de referentes en su programación.

ACT.4.1.1 Participación igualitaria de mujeres y hombres en todas las actividades de divulgación y formación del Consorcio

El Parque de las Ciencias fomentará la participación igualitaria de hombres y mujeres en todas las



actividades de divulgación y formación que organice tanto para el público educativo como para la sociedad general.

ACT.4.1.2 Impulso del programa Ellas inspiran STEAM

El impulso del programa Ellas inspiran STEAM es otra de las actuaciones que se desarrollarán en 2024 para promover la formación de referentes femeninos en el imaginario de las y los jóvenes. La web y las redes sociales serán el principal canal para visibilizar el papel de la mujer en ámbitos como la investigación espacial y la astrofísica.

ACT.4.1.3 Encuentro con científicas en el ámbito tecnológico

El Parque organizará un encuentro presencial y en línea con investigadoras relevantes en el desarrollo de la ciencia y la tecnología para visibilizar el papel de la mujer y generar referentes femeninos. El objetivo es desarrollar una actividad que profundice en aspectos de relevancia para reducir la brecha de género que existe actualmente en la elección de estudios relacionados con la ingeniería, las matemáticas y la tecnología. La celebración de la actividad en línea posibilitará la participación de miles de estudiantes de todas las provincias andaluzas y generará un recurso digital para trabajar la igualdad de género en ciencias en los centros educativos.

OO.4.2 Trabajar para alcanzar la igualdad en la participación de programas educativos sobre tecnología y robótica

Existe una infrarrepresentación de la mujer en carreras de ingeniería y arquitectura (23,6%) y entre los factores que generan esta brecha destaca el bajo autoconcepto sobre el dominio de la tecnología que tienen las niñas desde edades tempranas (Usar et al, 2023; Usart, Sánchez-Canut y Lores, 2022). Desde el Parque de las Ciencias se van a desarrollar actividades que promuevan la participación igualitaria en sus principales programas de innovación educativa.

ACT.4.2.1 Promoción del liderazgo femenino en los programas educativos Cansat e Investigación en el Aula

El Consorcio desarrollará actividades de difusión y formación para incrementar la participación de niñas en programas de innovación educativa como Investigación en el Aula o la competición de satélites Cansat impulsada por la Agencia Espacial Europea. Se valorará la formación igualitaria de equipos en la selección de los participantes en ambas iniciativas.

ACT.4.2.2 Evaluación de las percepciones, ideas y valores que las niñas de primaria y secundaria tienen sobre la investigación científica

Un equipo de investigadores del Parque de las Ciencias y la Universidad de Granada analizará las percepciones, ideas y valores que las niñas de primaria y secundaria tienen de la ciencia a través de metodologías cuantitativas como el cuestionario y cualitativas como los grupos focales y las entrevistas. Los resultados científicos obtenidos se implementarán en la práctica educativa del Parque para diseñar actividades que influyan en la generación de vocaciones científico-tecnológicas en niñas y jóvenes.

OO.4.3 Implantar una nueva cultura organizacional para avanzar en el objetivo de la igualdad de



género

El Parque de las Ciencias consolida su actuación en el desarrollo de una gestión con perspectiva de género con la puesta en marcha del Plan de Igualdad de la entidad.

ACT.4.3.1 Puesta en marcha del Plan de Igualdad impulsado por el Consorcio

En el ejercicio 2024 el Parque de las Ciencias implementará las medidas recogidas en el Plan de Igualdad que la entidad ha diseñado y aprobado durante el año 2023. El acceso de la mujer a puestos de responsabilidad y la conciliación son algunas de las estrategias que recoge el Plan diseñado.



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 2024, 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 2024 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 relacionada con el uso de otras tecnologías sanitarias.

En este marco, se ha definido el objetivo estratégico del Consorcio para el ejercicio 2024, 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 2024.
- 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 2024, donde se determina la cuantía de la financiación de aquel, que se justifica por lo siguiente:

1º.-En el artículo 24 de los Estatutos del Consorcio Sanitario Público del Aljarafe se establece que la financiación del mismo se hará en base a la población asistida, la cartera de servicios o bien la financiación que le correspondería al Hospital más eficiente del Sistema Sanitario Público de Andalucía.

2º.-En 2020 el presupuesto del Consorcio se calculó en base a la financiación del hospital más eficiente del SSPA y para ello se tomó de los hospitales equiparables por su tamaño y cartera de servicio las líneas más eficientes de cada uno y se construyó un hospital eficiente en todas sus líneas funcionales. Pues bien los costes de este "hospital eficiente" se aplicaron a la actividad del Consorcio y de ahí se concluyó la financiación para ese ejercicio 2020. Pues bien, para el ejercicio 2024 se ha actualizado este modelo con los últimos datos disponibles de la Contabilidad Analítica del SAS.

El importe propuesto además se justifica 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.

En este sentido, el aumento de la financiación propuesta sobre la del ejercicio 2023 atenderá a los incrementos en las áreas de personal, servicios y material sanitario hasta el límite de los mismos.



Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL		
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.		
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	70.961.580	100,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	70.961.580	100,0
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital		
OPERACIONES NO FINANCIERAS	70.961.580	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	70.961.580	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 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 su objetivo estratégico a través del programa presupuestario de Asistencia Sanitaria (41C), en coordinación con el establecido por la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud).



Programa		2024	%
41C	ATENCIÓN SANITARIA	70.961.580	100,0
TOTAL		70.961.580	100,0

PROGRAMA 41C- ATENCIÓN SANITARIA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

En el ejercicio 2024 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.

En este sentido, el aumento de la financiación propuesta sobre la del ejercicio 2023 atenderá a los incrementos en las áreas de personal, servicios y material sanitario hasta el límite de los mismos.

En los últimos años se han implementado diversas mejoras en todas las áreas estratégicas, logrando un impacto notable en la accesibilidad, especialmente en lo referente a la capacidad quirúrgica. Además, se ha trabajado intensamente para mejorar las condiciones laborales de los profesionales, se ha fortalecido la financiación del hospital y se ha fomentado la generación de conocimiento, como lo demuestra el incremento en proyectos de investigación que han sido publicados. Todas estas mejoras han contribuido a generar la energía y motivación necesarias para seguir mejorando y creciendo.

Según datos oficiales de la memoria de actividad de 2022 del Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, se ha dado cobertura sanitaria a una población de referencia de 299.415 personas, en el que se han efectuado 9.791 ingresos hospitalarios (de los que 6.908 han sido urgentes), se han realizado 56.236 estancias y se han atendido 103.927 urgencias. Por su parte, destaca la realización de 10.900 intervenciones quirúrgicas y 193.987 consultas externas atendidas.

Como novedades hay que resaltar:

- * El desarrollo de una APP basada en un asistente virtual soportado sobre Inteligencia Artificial para pacientes de Enfermedad Inflamatoria Intestinal, destinado a proporcionar información de utilidad para los pacientes que padecen esta patología. Este proyecto está financiado por la Consejería de Salud y se concluirá entre 2023 y 2024.
- * La automatización de procesos para optimizar la entrada de datos de demanda quirúrgica desde nuestro sistema de información en la Aplicación para la Gestión de la Demanda Quirúrgica en el Servicio Andaluz de Salud.
- * La mejora continua a través del desarrollo de distintas integraciones con aplicaciones corporativas del SAS para mejorar la gestión de determinados procesos asistenciales, entre ellos el programa de detección precoz de cáncer de mama.
- * La renovación del sistema de información de laboratorio para optimizar los procesos analíticos.
- * El apoyo al protocolo de Atención a Víctimas de Violencia de Género a través del desarrollo y adaptaciones en los sistemas de información para facilitar la comunicación precoz ante estas situaciones.
- * Uno de los hitos más importante de 2022 ha sido la puesta en marcha de la comunicación de citas a través de mensajería directa (WhatsApp) a los pacientes.
- * Y por último, el desarrollo de un sistema de monitorización para pacientes en la UCI, con alertas relacionadas con procesos relacionados con estos pacientes, como los sondajes.

Finalmente, conscientes de la influencia que la actividad de un centro hospitalario tiene en cuanto a la emisión de residuos y consumos energéticos y fruto del compromiso social, se trabaja intensamente a través de una Comisión de Medioambiente para concienciar y sensibilizar tanto a los profesionales como a los usuarios del centro en la necesidad de contribuir a un hospital más sostenible. Gracias a ello, el hospital ha reducido considerablemente el consumo eléctrico, de plásticos y la emisión de gases.



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 (provincia de Sevilla)

El Consorcio Sanitario Público del Aljarafe garantiza el cuidado de la salud de una población de referencia cercana a 300.000 habitantes con una oferta de servicios sanitarios de atención especializada propios de un hospital comarcal.

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.

Basándose en lo expresado anteriormente, el 31 de agosto de 2010 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 de la Costa de Huelva 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 de la Costa de Huelva (BOJA nº189 de 27 de septiembre de 2010).

1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en el artículo 2.3 determina que "Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda:

- a) La Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA).
- b) La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA).
- c) La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), funcionalmente en materia de áreas de transporte de mercancías.
- d) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería.
- e) El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz.
- f) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.
- g) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.
- h) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada.
- i) El Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva.
- j) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.
- k) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.
- l) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
- m) El Consorcio Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada.."

En el mismo Decreto se recoge en el artículo 10.3 "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."ano 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 - 2017, 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 de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, identifica las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030. Desde la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio 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 éste superado el trámite de exposición pública.

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 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

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

Capítulo 1. Gastos de personal.

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

Capítulo 2. Gastos de estructura, mantenimiento mobiliario sistema de transporte, comisiones red de ventas.

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.

Capítulo 4. Compensación tarifaria operadores servicio transporte.

Recoge el crédito destinado al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

Capítulo 6. Infraestructuras y equipamiento del sistema de transporte, infraestructuras y equipamiento en sedes propias, sistemas de información.

Incluye las inversiones a realizar tanto en infraestructura como en el sistema de información.

Capítulo 7. Transferencias de capital. Incluye compromisos conforme al contrato programa con operadores de transporte.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	289.281	8,0
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	200.942	5,5
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.007.689	82,9
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	3.497.912	96,4
6 INVERSIONES REALES	80.000	2,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	50.000	1,4
Operaciones de Capital	130.000	3,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	3.627.912	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	3.627.912	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

470.00 Compensación tarifaria de los operadores de transporte

Se estima que en 2024 se recuperen 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 turísticos en época estival, hacen prever una cifra de demanda superior a la existente en 2019.

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 la recuperación e incluso incremento de la demanda respecto al ejercicio pre-pandemia 2019 debido, por un lado, a nuevos hábitos de movilidad y a la bonificación de tarifas usuarios, así como, a la inflación acumulada aplicadas a las tarifas de referencia a abonar a los operadores de transporte.
- * 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 mejora 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.
- * Implantación de nuevo sistema 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 e infraestructuras del transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	3.627.912	100,0
TOTAL	3.627.912	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 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 par del Condado, Bonares, Cartaya, Gibralfuente, 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 79.873.
- Viajes totales gestionados (autobús metropolitano + viajes en urbano con tarjeta Consorcio): 2.122.952.

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 concreto, el CTHU pondrá en marcha durante el ejercicio 2024 un servicio de préstamo de bicicletas con el que se pretende incrementar el uso de este servicio en un 0,015% respecto de la demanda de usuarios del transporte en su ámbito territorial.

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 Incorporación de la perspectiva de género en los sistemas de información

Todos los folletos, carteles tanto físicos como virtuales emitidos en 2024 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.

Mediante 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 (BOJA núm. 26 de 8 de febrero de 2023), se delegan en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería, siempre y cuando no impliquen modificación contractual en los términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, las competencias de gestión, control y explotación de los servicios de transporte por carretera:

1. Relativas a los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que se encuentran incluidos dentro del ámbito territorial de cada Consorcio.
 2. Relativas a los servicios, rutas y líneas que se encuentren incluidos y/o tengan tráfico significativo en el ámbito territorial de cada Consorcio, aunque pertenezcan a contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que excedan de su ámbito territorial.
- Los contratos, rutas y servicios parciales o totales objeto de esta delegación son los enumerados en los anexos que se incorporan en la citada resolución

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 Almería".

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, aprobado mediante Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de



Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030) (BOJA núm. 213 de 2 de noviembre) 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, identificando las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería, Plan de Movilidad Sostenible cuya finalización está prevista en el ejercicio 2024.

Este documento será el instrumento de referencia para las actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en el conjunto del área metropolitana del área de Almería 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 Aumentar la participación y sostenibilidad del sistema de transporte público metropolitano

En el ejercicio 2024 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 el aumento de viajeros que transbordan de la modalidad urbana a la interurbana con la empresa Surbus así como los viajeros de la flota de bicicletas eléctricas del proyecto bus+bici.

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 2023 ascienden a 109.775 viajeros, un 386,71% más que en el mismo periodo del ejercicio anterior por lo que las cifras del ejercicio 2024 se esperan similares o superiores.

Respecto a la modalidad del préstamo del proyecto bus+bici el servicio ha aumentado un 126,37% respecto al ejercicio anterior.

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 vulnerables, 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 2024 se implantarán nuevos servicios para la conciliación familiar concretamente servicios a universidades y centros de estudios.



OE.3 Integrar la perspectiva medioambiental en el transporte público

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

Al mismo tiempo se pretende fomentar la movilidad activa mediante la potenciación del servicio bus+bici e instalando más bicileteros en centros escolares que permitan dicha movilidad.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

La estructura del gasto se compone de Capítulo I Gastos de personal- Gasto de sueldos y salarios, antigüedad y seguros sociales de los trabajadores del consorcio. Capítulo II Gastos corrientes bienes y servicios, gastos de estructura y funcionamiento del consorcio de transportes y gastos financieros- Hasta la fecha el consorcio no tiene gastos financieros. Capítulo IV incluyen las transferencias corrientes. Dichas transferencias son para el pago de los operadores de transporte, liquidaciones urbanas, interurbanas y mejoras de servicio y por último Capítulo VI, Inversiones reales. Inversiones que realiza el consorcio de transporte en materia de obras, movilidad etc.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	300.602	10,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	203.787	7,0
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.195.209	74,9
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.699.598	92,2
6 INVERSIONES REALES	231.154	7,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	231.154	7,8
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.930.752	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.930.752	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

Entre las principales novedades respecto al presupuesto vigente está la finalización del plan de movilidad sostenible o plan de transportes del área metropolitana de Almería para el 2024 que detalla un conjunto de actuaciones orientadas a favorecer una movilidad más sostenible, facilitando un desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad.

También el mayor uso de tarjeta frente al billete sencillo es novedoso ya que ha habido un incremento del 61,38% en viajeros iterurbanos respecto al ejercicio anterior y un incremento en tarjetas de 20.938 en septiembre 2023 por lo que la previsión será mayor en el ejercicio 2024.

En el ámbito de la planificación, la elaboración de planes de movilidad sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la comunidad autónoma y la definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería está comprendida dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	2.930.752	100,0
TOTAL	2.930.752	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 Almería 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 lo constituyen los siguientes municipios , Almería, Adra, Berja, Balanegra, Enix, Felix, Dalias, Roquetas de Mar, Vícar, El Ejido, La Mojónera, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar, Viator y Níjar junto con la diputación provincial de Almería, 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 Almería y puede ser usada en todos los autobuses metropolitanos, 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 del Área de Almería como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo cuenta con los siguientes datos:

- Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería a cierre de septiembre 2023 126.477, 20.938 más que en el mismo periodo del ejercicio anterior. - Viajeros totales gestionados (autobús metropolitano+ viajes en urbano con tarjeta) cierre a septiembre 2023. Todo ello supone un 61,38 % más de viajeros que en el mismo periodo ejercicio anterior.

Por todo lo anterior, teniendo en cuenta la integración del urbano de Almería, cabe destacar que el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería es la única administración de gestión del transporte metropolitano en Almería y que participa en la gestión y coordinación de los servicios inter-urbanos con las entidades locales y con un equipo técnico reducido, se hace necesario seguir incrementando y potenciando su actividad.

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 Aumentar el uso del transporte público interurbano en un 48% disminuyendo la participación del vehículo privado.

En materia de mejora de infraestructuras para la mejora del transporte público Interurbano 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. Mantener postes y marquesinas de todas las inversiones efectuadas en los últimos años. Mantenimiento preventivo y correctivo.

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 Renovación y mantenimiento 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. El consorcio tiene 150 marquesinas.

ACT.1.1.2 Acciones de mantenimiento o sustitución de postes.



Actuaciones en postes que precisan mantenimiento sustitución en algunos casos dentro del área metropolitana de Almería para dotar de mayor seguridad y de infraestructuras de calidad. Así se podrá aumentar los viajeros del sistema de transporte metropolitano. El consorcio de transportes metropolitano del área de Almería tiene actualmente 450 postes.

OO.1.2 Ofrecer información de calidad 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 Implantación de códigos QR en 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 Acciones de mantenimiento en paneles informativos existentes

En la actualidad, el Consorcio dispone de 21 paneles de información dinámica. Durante el 2024 se van a revisar todos los paneles para ofrecer un servicio fiable al usuario ya que actualmente dan muchos problemas de conexión.

OE.2 Planificar la movilidad con perspectiva de género

OO.2.1 Convertir paradas y marquesinas en lugares seguros.

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, eliminación de barreras arquitectónicas en paradas que así lo precisen.

ACT.2.1.1 Trabajos de iluminación en marquesinas de zonas despobladas.

Según encuestas derivadas del Ministerio de Igualdad, en 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 las zonas más despobladas.

OO.2.2 Incluir iniciativas de género que permitan el desplazamiento seguro en zonas despobladas o aisladas.

Dentro del objetivo operativo señalado, se busca la implementación de iniciativas 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 Incluir la perspectiva de género en el ámbito de la contratación.

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 Inclusión de cláusulas en pliegos para que empresas adjudicatarias apliquen 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 Incrementar el uso del transporte público para asistir a centros educativos y universidades.

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 Planificación de itinerarios con paradas cercanas a centros educativos y universidades para favorecer la conciliación laboral.

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 Integrar la perspectiva medioambiental en el transporte público

OO.3.1 Efectuar estudios y propuestas para incrementar el uso interurbano del transporte colectivo de viajeros.

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 Análisis de la movilidad interurbana para determinar su impacto ambiental.

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

OO.3.2 Potenciar la movilidad activa



Potenciar la movilidad activa tanto del proyecto bus + bici como instalaciones en centros escolares de patinetes eléctricos y aparca bicicletas.

ACT.3.2.1 Impulsar el servicio bus + bici.

Ampliar la publicidad del servicio bus + bici para aumentar el número de usuarios que usen la intermodalidad una vez que finalicen sus trayectos urbanos o interurbanos con el uso del préstamo de bicicletas eléctricas que ofrece dicho servicio.

ACT.3.2.2 Instalacion de bicicleteros en centros escolares

Dentro del plan de inversiones se contempla la instalación de bicicleteros y aparca patinetes eléctricos para aumentar los usuarios de la tarjeta del consorcio que quieran optar por una modalidad más activa cambiando de transporte, haciendo uso de las bicis eléctricas una vez finalicen su trayecto en el autobús urbano o interurbano.



**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 Guajarrosa. 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".

La Resolución de 31 de enero de 2023 de la Dirección General de Movilidad y Transportes, (BOJA número 26 de 8 de febrero de 2023), 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 y establece elementos adicionales de coordinación administrativa, así como la utilización de nuevas herramientas y sistemas de información comunes de la Consejería.

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 de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, identifica las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030.

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.

Se contemplan nuevos créditos dada la imperiosa necesidad, suficientemente justificada, para reponer el puesto de Técnico de Transportes, aprobado por el Consejo de Administración en fecha 28 de enero de 2010, y recogido en la RPT del Consorcio, puesto anteriormente con dotación económica, cuyas funciones fueron asumidas, de forma accidental y transitoria por el personal actual de la entidad. Se solicita ahora la dotación y cobertura del puesto dada las cargas adicionales de trabajo y actividad asumidas por el Consorcio en los últimos años, que se verán incrementadas por las iniciativas comprometidas para el presente y siguiente ejercicios (obligatoriedad de la renovación de las concesiones de transporte, ampliación de la red de municipios atendidos, el uso creciente del transporte público y la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba).

Igualmente y para poder atender las labores de atención al ciudadano sin menoscabo de las otras gestiones propias del Consorcio, se propone la dotación económica para el puesto de un "Auxiliar Administrativo" y un "Técnico Superior" contemplado en la RPT del Consorcio. Resultando en estos momentos de imperiosa necesidad, suficientemente justificados por las cargas de trabajo antes expuestas.

En el Capítulo II se incluyen los conceptos de servicios exteriores que incluye 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 lugares de parada, teléfono de atención al usuario (Call-Center Andaluz) o los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos. El gasto en este capítulo se incrementa por la incorporación de nuevos gastos fijados proporcionalmente para el nuevo contrato de servicio licitado por el Consorcio de Cádiz para el establecimiento y la gestión de la red de ventas de la tarjeta de los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía.

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.



En el Capítulo IV 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. También incluye, asimismo, las aportaciones a las empresas privadas para el fomento de transporte público. Sin duda representa el gasto más importante y que más sube en el Presupuesto respecto a los anteriores. En los estudios para la previsión de tal gasto, se ha tenido en cuenta un aumento de la demanda de viajes en autobús del 10% respecto a 2019, la recuperación de las tarifas de transporte abonadas con la tarjeta de transportes a los niveles previos a las bajadas realizadas desde el 1 de septiembre de 2022, la subida de las tarifas de referencia en 2024 no repercutibles al usuario del 5% y un uso promedio en el CTMCO del billete sencillo y la tarjeta de transporte iguales a los existentes en 2019.

En el Capítulo VI se contemplan las inversiones a realizar en el 2024, y se corresponden principalmente con el proyecto de mejora de paradas y suministro de nuevas marquesinas, así como la integración de la plataforma de información en la plataforma de explotación y la adecuación de canceladoras a la tecnología 4G.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	203.338	5,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	186.850	4,9
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.222.632	84,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	3.612.822	94,8
6 INVERSIONES REALES	75.609	2,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	120.000	3,2
Operaciones de Capital	195.609	5,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	3.808.431	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	3.808.431	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.

- 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 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 e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	3.808.431	100,0
TOTAL	3.808.431	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.

Para el ejercicio de 2024 y a través del Programa 51B Movilidad e Infraestructuras del 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 Transporte 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 has 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.

Los datos a cierre de 2022 para el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba son los que a continuación se detallan:

- Tarjetas operativas del Consorcio: 72.190 tarjetas.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2022 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios): 1.567.501 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 bicicleta.

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

En materia de movilidad, se mantiene 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 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

Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público. Las principales líneas de trabajo en 2024 se centrarán en:



1. 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
2. Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en el área metropolitana de Córdoba.
3. 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.
4. En el año 2024, 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

Para el ejercicio 2024 mantenemos el género como un diferenciador importante en la movilidad metropolitana del área de Córdoba, 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 Establecimiento de paradas bajo demanda en horario nocturno y 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 a 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 Implantación del plan de igualdad del Consorcio de transporte metropolitano

Con la conclusión en la elaboración del específico Plan de Igualdad, se han establecido 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 seguir contando con el asesoramiento interno o externo mediante la contratación de los cursos de formación para hacer el seguimiento del plan.

En todo caso, el Plan de Igualdad suscrito e inscrito en el Ministerio de Igualdad (REGCON) conforme a sus conclusiones que parten del diagnóstico de la situación de partida, no conlleva variación de las condiciones de trabajo ni variación en la relación entre trabajadores y empleador que impliquen una modificación de lo anteriormente pactado.

Esta actuación lleva aparejado el Protocolo para la Prevención y actuación frente al acoso sexual y el acoso por razón de sexo.

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

El Consorcio continuará utilizando 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 de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles u otro sistema de información.

Actuación dirigida a revisar todos los folletos, carteles, tanto físicos como virtuales, así como cualquier sistema de información que se emitan durante el ejercicio 2024 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 nº 187 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, Cájara, 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, Ogíjares, 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.

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 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.

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.

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 artículo 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, Gúéjar 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.

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, apuesta por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y la promoción de 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 de Transporte Metropolitano Área de Granada, se ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible. La versión preliminar se aprobó en diciembre de 2022 por parte de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. El Plan ya ha sido sometido a los trámites de audiencia e información pública y se encuentra pendiente de ser presentado al Consejo de Transporte de Andalucía.

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 transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público y del trasbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y la continua mejora en 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 2024, 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 de estudios de viabilidad de actuaciones relacionadas con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible, así como 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 de parada y marquesinas, equipamiento técnico informático y diversas obras en la ciudad de Granada de mejora del transporte público colectivo de Granada y su área metropolitana, en coordinación con lo dispuesto en el Plan de Transporte Metropolitano.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	666.545	2,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	777.781	3,1
3 GASTOS FINANCIEROS	500	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	23.068.741	93,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	24.513.567	98,9
6 INVERSIONES REALES	261.550	1,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	261.550	1,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	24.775.117	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	24.775.117	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 2024 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) cuya finalidad consiste en 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 económica 227.14 "Trabajos realizados por otras empresas y profesionales. 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:

- Actuaciones relativas al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada
- Adecuación presupuestaria a la recuperación de la demanda de usuarios promovida en gran medida por las bonificaciones tarifarias aplicadas durante 2022 y 2023.
- Incremento en el uso de la tarjeta de transporte del Consorcio, subvencionado por el Consorcio, frente al de otros títulos de transporte existentes fuera del sistema tarifario integrado y no subvencionados por el mismo.
- Incremento de la tarifas de referencia o pago a operadores y mantenimiento de las tarifas a usuarios.
- Incremento del título de transporte "tarjeta joven" destinada a los usuarios menores de 30 años residentes en Andalucía.
- Nuevo servicio para el establecimiento y la gestión de la red de ventas de la tarjeta de los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía, con nuevas funcionalidades e incremento de la comisión por recargas del 2,5% al 3,25%.

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 e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	24.775.117	100,0
TOTAL	24.775.117	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El ámbito de actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada se encuentra en el programa presupuestario 51B: Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

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. Es, por tanto, en su ámbito, 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 desprendieron algunos aspectos de gran relevancia:

-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.

-Los desplazamientos realizados en los servicios del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada permiten ahorrar en el año del estudio un total de 8.000 t aprox. de CO₂, respecto a las que se generarían si estos desplazamientos hubieran sido en coche.

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 que usaron los títulos de transporte del Consorcio y en 2022, a pesar de la incidencia aún de la pandemia del Covid 19, se superaron los quince 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 del Consorcio para 2024 asciende a 20.950.000 viajeros, de los cuales, 11.522.500 son mujeres y el resto, 9.427.500, 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.

Asimismo y 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. Entre otras medidas se pretende iniciar la implantación de iluminación en las propias marquesinas de parada de autobús interurbana.



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.
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

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, lo que implica poner 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 debiendo de facilitar la proximidad en especial en zonas de menor densidad de población.

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

Revisión de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información o comunicación a la ciudadanía.



**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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén fue constituido el 17 de diciembre de 2007 por los Ayuntamientos de Jaén, Fuerte del Rey, La Guardia de Jaén, Mengíbar, Torredelcampo, Los Villares, Villatorres, Jamilena, Martos, Torredonjimeno, Mancha Real, Pegalajar, la Provincia de Jaén y la Comunidad Autónoma de Andalucía, 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.

En el artículo 4 de sus Estatutos, modificados por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 30 de julio de 2019 (BOJA num. 149 de 5 de agosto de 2019), vienen expresamente determinadas sus competencias.

Mediante 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 (BOJA num. 26 de 8 de febrero de 2023), se delegan en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, siempre y cuando no impliquen modificación contractual en los términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, las competencias de gestión, control y explotación de los servicios de transporte por carretera:

1. Relativas a los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que se encuentran incluidos dentro del ámbito territorial de cada Consorcio.
2. Relativas a los servicios, rutas y líneas que se encuentren incluidos y/o tengan tráfico significativo en el ámbito territorial de cada Consorcio, aunque pertenezcan a contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que excedan de su ámbito territorial.

Los contratos, rutas y servicios parciales o totales objeto de esta delegación son los enumerados en los anexos que se incorporan en la citada resolución.

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, aprobado mediante Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030) (BOJA núm. 213 de 2 de noviembre) 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, identificando las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030.

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 su aprobación definitiva.

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 esta sección, el gasto corriente es mayoritario respecto al total del presupuesto de gastos.

El capítulo I contempla la totalidad de gastos 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 que prestan los servicios 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 así como en el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano de Jaén - Plan de Movilidad Sostenible.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	297.451	9,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	149.626	4,6
3 GASTOS FINANCIEROS	331	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.579.452	79,9
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	3.026.860	93,7
6 INVERSIONES REALES	200.000	6,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	200.000	6,3
OPERACIONES NO FINANCIERAS	3.226.860	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	3.226.860	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:

- * Adecuación del Capítulo IV del Estado de Gastos al nivel de demanda de transporte público prevista y del coste de los servicios.



- * Puesta en marcha de la integración tarifaria con el tranvía de Jaén.
- * Integración del servicio de transporte urbano de la ciudad de Martos.
- * Desarrollo de las medidas a corto plazo tras la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.

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 e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	3.226.860	100,0
TOTAL	3.226.860	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 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, Albanchez 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 metropolitana 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.
- * Económico, 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.

Mediante Resolución de 31 de enero de 2023, de la Dirección General de Movilidad y Transportes se delegan en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén competencias en materia de gestión, control y explotación de determinados servicios de transporte por carretera.

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 que participa 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 mujeres y hombres.

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:

- * Elaboración de Planes de Movilidad Sostenible específicos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén como acciones a corto plazo, que inhiban del uso del vehículo privado y potencie la utilización del transporte público colectivo y la movilidad colaborativa.
- * 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 y de refuerzo de servicios en épocas festivas de mayor demanda de movilidad: Feria, Semana Santa y Navidad.
- * 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 de transporte públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos. 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 aproximando 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 debiendo de facilitar la proximidad en especial en zonas de menor densidad de población.

ACT.2.1.2 Implantación del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano

Con la implantación del específico I Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, 2023-2027, inscrito en el Registro de Convenios colectivos, Acuerdos colectivos de trabajo y Planes de Igualdad (REGCON), se han establecido 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 y un Plan Formativo específico en Igualdad.

La evaluación e implantación de un Plan de Igualdad es uno de los procedimientos fundamentales del proceso, ya que permite obtener información sobre el grado de consecución de los objetivos planteados para alcanzar la igualdad entre mujeres y hombres y analizar el impacto que las medidas implementadas han tenido en la organización.

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 de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos y cartelería

La información de folletos, carteles físicos y/o virtuales que se emitan en 2024 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, 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 del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de fecha 3 de octubre de 2023 por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Este plan que define la estrategia de los próximos años para satisfacer las necesidades de movilidad de un territorio, abre la puerta a la futura incorporación de siete municipios al Consorcio de Málaga, entre ellos Antequera, Coín o Fuengirola.

El plan busca construir una estrategia para mejorar los servicios e infraestructuras de transporte sobre la base de las redes de transporte ya existentes e incluyendo nuevas tecnologías, infraestructuras y servicios. Establece una hoja de ruta centrada en la intermodalidad y el fomento del transporte público, los modos no motorizados y el uso de energías limpias, en cumplimiento de los objetivos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas.

Los objetivos que se marca el plan hasta el año 2030 son el incremento de un 25% del uso del transporte público, así como la reducción del tránsito de más de 52.000 vehículos al día en el área metropolitana para reducir en un



10% las emisiones de CO₂ a la atmósfera.

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, 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".

La Resolución de 31 de enero de 2023 de la Dirección General de Movilidad y Transportes, (BOJA número 26 de 8 de febrero de 2023), 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 y establece elementos adicionales de coordinación administrativa, así como la utilización de nuevas herramientas y sistemas de información comunes de la Consejería.

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 de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, identifica las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030.

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, formulado en virtud de acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de fecha 24 de junio de 2021, informado favorablemente por el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte en su sesión de fecha 24 de marzo de 2023, y aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 2023, 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

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público, el trasbordo entre distintos modos de transporte, dotando de una mayor calidad y seguridad el servicio de transporte público en el área de Málaga con el uso de la tarjeta de transporte, contribuyendo de esta forma a la lucha contra el cambio climático y la reducción de la contaminación energética.

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

Para el ejercicio 2024 seguimos manteniendo 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 entre hombres y mujeres, contribuyendo a la consecución efectiva con los objetivos operativos y actuaciones que se reflejan en la memoria.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Capítulo 1 contempla la totalidad de los gastos de la plantilla de personal completa para el ejercicio 2024.

En el Capítulo 2 se incluyen los conceptos de servicios exteriores que incluye 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) o los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos. El gasto en este capítulo se incrementa por la adaptación y mantenimiento de los Postes de Parada con la nueva imagen de la Junta de Andalucía, así como la incorporación de nuevos gastos fijados proporcionalmente para el nuevo contrato de servicio licitado por el Consorcio de Cádiz para establecimiento y la gestión de la red de ventas de la tarjeta de los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía.

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. Sin duda representa el gasto más importante y que mas sube en el Presupuesto respecto a los anteriores. Ello es debida a los siguientes factores: (i) Incremento de la demanda de viajeros en Metro de Málaga como consecuencia de la ampliación del trazado de Metro hasta Atarazanas (Centro de Málaga). (II) Integración tarifaria de RENFE a partir del 1 de julio de 2024. (III) Integración de siete municipios adicionales al CTMAM. En los estudios para la previsión de tal gasto, se ha tenido en cuenta un aumento de la demanda de viajes en autobús del 10% respecto a 2019, la recuperación de las tarifas de transporte abonadas con la tarjeta de transportes a los niveles previos a las bajadas realizadas desde el 1 de septiembre de 2022, la subida de las tarifas de referencia en 2024 no repercutibles al usuario del 5% y un uso promedio en el CTMAM del billete sencillo y la tarjeta de transporte iguales a los existentes en 2019.

En el Capítulo 6 se contemplan las inversiones a realizar en el 2024 que corresponden fundamentalmente a las necesidades previstas por los respectivos responsables de Sistemas y de Infraestructura, como son por un lado, el suministro de marquesinas y la ejecución de dos bahías de paradas conflictivas y por otro, el proyecto de migración a Desfire y la operación y mantenimiento del sistema de pago por identificación con la integración de las tarifas joven y familia numerosa.



Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	792.454	4,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	967.473	5,3
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	16.146.068	89,2
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	17.905.995	98,9
6 INVERSIONES REALES	195.330	1,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	195.330	1,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	18.101.325	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	18.101.325	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, representa el gasto 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:

1.- El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, cuya versión final fue informada favorablemente por el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano Málaga en su sesión de fecha 24 de marzo de 2023, y aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía en 2023, 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. Define el sistema multimodal de transporte para su ámbito territorial, siendo el instrumento de ordenación y coordinación de dicho sistema. Entre las competencias y actuaciones del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, y según fija el artículo 4 de sus vigentes estatutos, se encuentra la coordinación y gestión del Plan de Movilidad Sostenible de su ámbito territorial.

Con la aprobación del Plan de Transporte, se permite la ampliación y la incorporación en el año 2024 de nuevos Ayuntamientos, lo que supondrá en 2024 un incremento del 65% sobre el número de corporaciones locales actuales, pasando de atender una población de 979.402 a 1,2 millones de posibles personas usuarias.

2.- La llegada definitiva de las líneas de Metro de Málaga al centro de la capital (Estación de Atarazanas en marzo de 2023), supuso un considerable incremento de usuarios que, según los datos solicitados al operador Metro Málaga para el año 2024 alcanzará los 14.900.000 viajeros lo que supondrá un millón y medio de viajes adicionales abonados con la tarjeta de transportes del Consorcio de Transportes. Ello junto a la integración del Cercanías de Renfe, redundará en un considerable incremento de aportaciones y del coste asociado a los nuevos viajes así abonados.

3.- Finalizada en 2023 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, se ha iniciado el proceso para la implantación del uso del teléfono móvil para poder abonar los viajes en el principal operador del CTMAM. Con dicha actuación a desarrollar en 2024, con la adaptación del software a la nueva



tarjeta de transportes Desfire y las medidas de apoyo al transporte público por las distintas administraciones, supondrá un mayor y uso creciente del transporte público, requiriendo adecuar los ingresos y gastos presupuestarios a la mayor demanda de usuarios.

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 e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	18.101.325	100,0
TOTAL	18.101.325	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Para el ejercicio de 2024, desde el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, 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.

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 Transporte 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, busca 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.

En los estudios realizados por el Consorcio para el Plan de Movilidad Sostenible, 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.



Se ha incluido en la redacción de dichos estudios la máxima variedad posible de grupos afectados con una distribución equitativa desde una perspectiva de género, al estar 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 la 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 de forma 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.

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.

Entre las inversiones en proyectos comunes a los restantes Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía 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 ciudadanía.

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

OO.1.1 Incrementar el uso del transporte público un 5% disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal

En cuanto al Objetivo Operativo fomentar el uso del transporte público, se mantiene un año mas en concordancia con lo establecido en el recién aprobado Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga que si bien fija como objetivo en el año horizonte (2030) de disminución del vehículo privado en un 25% lo es respecto al escenario tendencial, no respecto a la situación actual, por lo que se fija el incremento del 5% en el uso del transporte público.

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



La principal línea de trabajo incluida en esta actividad, para la consecución del objetivo es 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 tanto la demanda de viajeros como la del 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).

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

Con este objetivo operativo, se propone que con una mejor y mayor atención e información a nuestros usuarios/as de nuestros sistemas de transportes, se incremente el número de personas que usen las tarjetas de transporte público del Consorcio, y con la cuantificación del número de personas usuarias de los distintos modos de transporte público, nos proporcione como resultado el número previsible total y diferenciado entre hombres y mujeres, haciendo proyección hasta el ejercicio 2027, 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 del 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 de 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 integración RENFE cercanías.

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

OO.2.1 Planificar el sistema de transporte teniendo en cuenta la perspectiva de género

Para el ejercicio 2024 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 Implantación del plan de igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Con la conclusión en la elaboración del específico Plan de Igualdad, se han establecido 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 seguir contando con el asesoramiento interno o externo mediante la contratación de los cursos de formación y para hacer el seguimiento del plan.

En todo caso, el Plan de Igualdad redactado sigue pendiente de la verificación e inscripción en el Ministerio de Igualdad (REGCON) y conforme a sus conclusiones, que parten del diagnóstico de la situación de partida, no conlleva variación de las condiciones de trabajo ni variación en la relación entre trabajadores y empleador que impliquen una modificación de lo anteriormente pactado.

Esta actuación lleva aparejado el Protocolo para la Prevención y actuación frente al acoso sexual y el acoso por razón de sexo.



**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.



**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.

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 273.811 habitantes, de conformidad con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE 2022).

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 3 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.

Mediante 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 (BOJA número 26 de 8 de febrero de 2023) se delegan en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, siempre y cuando no impliquen modificación contractual en los términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, las competencias de gestión, control y explotación de los servicios de transporte por carretera:

1. Relativas a los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que se encuentran incluidos dentro del ámbito territorial de cada Consorcio.



2. Relativas a los servicios, rutas y líneas que se encuentren incluidos y/o tengan tráficos significativos en el ámbito territorial de cada Consorcio, aunque pertenezcan a contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que excedan de su ámbito territorial.

Los contratos, rutas y servicios parciales o totales objeto de esta delegación son los enumerados en los anexos que se incorporan en la citada resolución.

Además, 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 todos los trámites previos, 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 I) y por otros gastos de explotación (capítulos II, III y IV).

La primera comprende los gastos de sueldos y cargas sociales de la plantilla completa para el ejercicio 2024, que no sufre cambio respecto al ejercicio anterior.

En la correspondiente a otros gastos de explotación, se incluyen los servicios exteriores (capítulo II) 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 III incluye una pequeña partida de gastos financieros.

También se incluyen otros gastos de gestión corriente (capítulo IV) 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 VI y VII 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	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	270.336	8,8
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	209.325	6,8
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.540.656	82,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	3.020.417	98,0
6 INVERSIONES REALES	61.375	2,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	
Operaciones de Capital	62.000	2,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	3.082.417	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	3.082.417	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente más importantes son las del capítulo IV, concretamente la partida 470.00, correspondiente a las aportaciones a operadores por compensación por menor recaudación tarifaria y mejoras de servicio, acordadas según los Contratos-Programa.

En el capítulo II 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, cuya contratación tiene encomendada 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

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

- El Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, ha superado todos los trámites previos y únicamente está pendiente de aprobación por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía y por el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte. Una vez aprobado, el Consorcio junto con los demás entes implicados en las actuaciones definidas en el Plan, llevará a cabo la ejecución de las mismas. El objetivo principal de estas actuaciones es impulsar un nuevo modelo de movilidad más sostenible, reduciendo el uso del vehículo motorizado mediante el fomento del transporte público colectivo y medios de transporte no motorizados.

- Migración de la tarjeta de transporte a la tecnología Desfire. Actualmente la tarjeta de transporte se rige por la tecnología Mifare. Con la migración se consigue aumentar la capacidad operativa de la tarjeta, así como la seguridad de la misma. Esta actuación implica la adaptación software de las máquinas canceladoras en toda la flota de autobuses integrada en el Consorcio, tanto metropolitana como urbana. También implica la sustitución de todas las tarjetas actuales operativas, así como la adquisición de nuevas tarjetas con la tecnología Desfire para nuevos usuarios.

- Proyecto piloto I+D en el operador de transporte urbano de Algeciras para el desarrollo de expendedoras que integren lector sin contacto, lector EMV y lector de códigos QR, con la idea de implantar un proyecto de ticketing



basado en cuenta (ATB).

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 e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	3.082.417	100,0
TOTAL	3.082.417	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

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 2022, las tarjetas operativas ascienden a 58.073, y los viajes totales gestionados, tanto en autobús metropolitano como los realizados en los transportes urbanos con la tarjeta del Consorcio, han sido de 1.326.095 viajes: 1.038.162 en transporte metropolitano y 287.933 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. Se espera alcanzar una recuperación al finalizar 2023 de alrededor del 100% con respecto a 2019 y un 110% a lo largo del ejercicio 2024.



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 tecnificado y muy 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 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 tramitación y seguimiento del Plan de Transporte y de Movilidad Sostenible en el ámbito del Campo de Gibraltar, que habiendo superado ya todos los trámites previos, está pendiente de su aprobación por el Consejo de Gobierno y por el Consejo de Administración del Consorcio.
- 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.
- 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 en el ejercicio 2024, 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 implantó la Tarjeta Joven en la Red de Consocios 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.

- 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.

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 2024, 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 de la imagen y lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información

Actuación dirigida a revisar los folletos, carteles, tanto físicos como virtuales, así como cualquier sistema de información que se emita durante el ejercicio 2024, 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

En la ejecución del plan de transporte metropolitano del Campo de Gibraltar, plan de movilidad sostenible, que determina el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas en el Campo de Gibraltar, el Consorcio propondrá la inclusión de 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 territorial.

Las actuaciones que para su redacción ha definido el Consorcio habrán de proporcionar una visión de la movilidad en su ámbito geográfico, contribuyendo a detectar situaciones de desigualdad por razón de género.

ACT.2.3.1 Implantación del plan de igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano el Campo de Gibraltar

Una vez finalizada la elaboración del plan de igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, en el que se han establecido los objetivos a alcanzar en materia de igualdad de trato y de oportunidades, así como las estrategias y medidas a adoptar para su consecución en el período 2024-2027, incluyendo las medidas para la conciliación de la vida laboral con la familiar y personal; la actuación en este ejercicio consiste en contar con el asesoramiento interno o externo mediante la contratación de los cursos de formación para el personal y llevar a cabo el seguimiento de las medidas previstas en el plan.

En todo caso, el plan de igualdad suscrito e inscrito en Registro de Convenios y Planes de Igualdad (REGCON), y conforme a sus conclusiones que parten del diagnóstico de la situación de partida, no ha



determinado variación en las condiciones de trabajo ni en la remuneración respecto a la situación anterior al plan.

Esta actuación incluye el Protocolo para la prevención y actuación frente al acoso sexual y el acoso por razón de sexo.

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 netropolitano 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, tráficos, 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 número 55, 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.

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.

En virtud de Resolución de 31 de enero de 2023, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, 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.

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, aprobado mediante Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030) (BOJA núm. 213 de 2 de noviembre) 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, identificando las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030.



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 elaboración del estudio ambiental estratégico por parte del promotor 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

En el Capítulo I se han reestructurado los créditos existentes en el Capítulo, para contemplar la dotación necesaria de la plaza vacante con denominación de "Director/a de Servicios Generales", que se encuentra incluida en la Relación de Puestos de Trabajo vigente, si bien se vienen remunerando sus funciones con carácter accidental acumulándose en el puesto con denominación "Técnico/a Jurídico/a".

Lo anterior, resulta necesario y urgente, por cuanto el volumen de las funciones que debe asumirse por la Dirección de Servicios Generales, vacante y con acumulación accidental en el puesto de "Técnico/a Jurídico/a", se ha incrementado de manera importante tras la integración tarifaria de dos nuevos modos de transporte en este Consorcio: RENFE Cercanías del Núcleo de Cádiz y el Trambahía de Cádiz, que requieren gestionar y planificar de manera permanente el soporte jurídico-administrativo y presupuestario necesario generado, adicional al habitual con otros operadores de transporte por carretera y concesiones, como la de la explotación del servicio marítimo y/o la de la Estación-Intercambiador de Autobuses de Cádiz, además del que se precisa para atender y gestionar las infraestructuras asociadas al normal funcionamiento de los servicios de transporte que se desarrollan en el ámbito territorial, como terminales marítimas y/o estaciones de autobuses, sobre la que existe Orden de delegación de atribuciones y concesiones administrativas adjudicadas.

Del mismo modo, el volumen de licitaciones de la entidad ha crecido en procedimientos abiertos, en un 175% en esta anualidad en relación a la anterior, siendo preciso disponer para la adecuada planificación, programación y gestión de la contratación administrativa del Consorcio, de al menos dos personas, cuyo puestos están contemplados en la RPT vigente (Técnico/a Jurídico/a, y Director/a de Servicios Generales, ocupado y vacante respectivamente), y no solo de una con acumulación de funciones, que resulta totalmente insostenible por más tiempo, para la llevanza de este volumen de trabajo.

El resto del Capítulo, 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.

En cuanto al 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 2024.

El Capítulo IV se incrementa con respecto a la anualidad anterior en 19,56%. Contempla las compensaciones tarifarias a los operadores de transporte en modo barco, autobús urbano e interurbano, así como RENFE Viajeros, tras la integración tarifaria de la tarjeta de transporte de los Consorcios en el núcleo de Cercanías de Cádiz y en el nuevo modo del Trambahía, puesto en servicio en octubre de 2022.

El motivo principal del incremento indicado, viene dado por la previsión de recuperación de movilidad y atención de la demanda en el modo autobús interurbano prevista en un 110%, sobre la contemplada para 2023 del 80%. Del mismo modo, se ha tenido en cuenta la revisión de la tarifa de referencia a los concesionarios de transporte por carretera, en vigor desde el 15 de abril, de un 8,43% hasta el mes de marzo de 2024, y estimado una revisión del 3,2% desde abril a diciembre. Se ha considerado igualmente, un aumento de la penetración de utilización de la tarjeta de transporte en 5 puntos básicos, por lo que se llegaría al 85%. Por último, se ha utilizado como referente la ejecución del Capítulo IV del Presupuesto de Gastos a la fecha y la previsión de cierre. El mismo debe atender también el crédito necesario 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.

Los criterios de cálculos relacionados han sido ajustados una vez recibida la envolvente presupuestaria, en atención a la cuantía fijada para este capítulo como aportación corriente de la Junta de Andalucía en Proyecto de Presupuesto para la anualidad 2024.

En lo referido al Capítulo VI, este capítulo disminuye con respecto a la anualidad anterior, al haberse ajustado el crédito necesario para la anualidad 2024, para el desarrollo y ejecución del contrato con previsión de formalización e inicio en 2024, consistente en el suministro de tres buques gemelos tipo catamarán, con destino al servicio de transporte marítimo regular, necesario para garantizar 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 cubierta terminal marítima de Cádiz, materiales y repuestos embarcaciones, software e inversiones en bicicletas (servicio+bici).

El presupuesto de gastos se detalla en el siguiente cuadro:



Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	922.372	6,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.518.606	10,3
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	8.777.536	59,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	11.218.514	76,4
6 INVERSIONES REALES	3.462.500	23,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	3.462.500	23,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	14.681.014	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	14.681.014	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El presupuesto del gasto contemplado para la anualidad 2024, destaca por los gastos consignados en lo relativo al Capítulo IV de transferencias corrientes con destino a empresas de transporte, así como en lo referido al Capítulo VI de inversiones asociadas al sistema de transporte existente.

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 por encima del umbral de referencia, correspondiente al periodo pre-covid (2019), estimándose una demanda de transporte público de un 110%, sobre dichos valores.
- Afianzamiento de una mayor penetración de la tarjeta de transporte frente al billete sencillo, como consecuencia de las bonificaciones aplicadas en sus tarifas desde septiembre de 2022, recuperación de la demanda, y el crecimiento en el uso de la tarjeta de transporte tras la integración tarifaria de las Cercanías de Cádiz y el Trambahía, una vez que desaparezca la gratuidad de los títulos multiviaje de RENFE, junto a la puesta en servicio de títulos personalizados (tarjeta joven).

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 e Infraestructuras del Transporte.



Programa		2024	%
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	14.681.014	100,0
TOTAL		14.681.014	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

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 artículo 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, 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 octubre de 2022, se puso en marcha el Tranvía de la Bahía de Cádiz, que ha pasado a quedar integrado tarifariamente del mismo modo, que ha ocurrido con la línea C1 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 kilómetros, 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 de un servicio público esencial como es el 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. Es conocido el impacto que tuvo esa crisis en el cambio de los hábitos de la ciudadanía, en el que las restricciones a la movilidad general tuvieron como consecuencia directa a partir de 2020, una significativa reducción del número de viajes en los modos de transporte metropolitanos que se gestionan por esta Administración.

La recuperación de la normalidad tras la finalización de los estados de alarma decretados, así como los diversos niveles de alertas sanitarias en función del avance de la enfermedad, y otras medidas sanitarias de aplicación en el transporte público, se han prolongado hasta el pasado mes de febrero de 2023, cuando se suprimió la obligatoriedad de uso de mascarillas para viajar en cualquier modo de transporte. Ha sido igualmente lenta, la



recuperación de los datos de viajeros previos, situándose actualmente los viajeros metropolitanos (modo autobús), al cierre del mes de mayo de 2023, en un 93,94% del valor registrado en el mismo periodo del año 2019.

En el pasado ejercicio 2022, se ha incorporado el modo ferroviario a la red de transporte integrada tarifariamente: el 1 de junio comenzó la tarjeta de transporte a poder ser utilizada como título de transporte en la red de RENFE Cercanías del Núcleo de Cercanías de Cádiz, y el 26 de octubre se puso en marcha el nuevo tranvía metropolitano (Trambahía), que cuenta asimismo con la posibilidad de la utilización de la tarjeta del Consorcio.

Por su parte, en relación a la anualidad 2022, los datos principales al cierre del mismo son los siguientes:

- Tarjetas operativas del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz al cierre del ejercicio 2022: 243.034 tarjetas de transportes.

- Viajeros totales gestionados a cierre de 2022 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 4.075.744, 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 4.463.632 (incluidos transbordos urbanos, Trambahía y Cercanías).

Del mismo modo, con el objetivo de dotar de un servicio de transporte suficiente, 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 continuar fomentando una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede optimizar mediante el mantenimiento y la mejora 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.

- Codirección en la redacción del nuevo Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de movilidad sostenible, el cual aborda de modo transversal y de un modo integrado, la política de movilidad que debería implantarse en el horizonte temporal que este define, en materia de: servicios de transporte público, infraestructuras, movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta), calmado de tráfico y gestión del



aparcamiento, movilidad asociada a la actividad portuaria de Cádiz y del aeropuerto de Jerez de la Frontera, actividades logísticas y de distribución de mercancías, e implantación de nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC).

- Colaboración con el Grupo de Trabajo para el Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la Bahía de Cádiz, mediante la identificación de actuaciones, que pueden incidir sobre las emisiones a la atmósfera y la calidad del aire, dentro del ámbito de las competencias que tiene atribuidas el Consorcio.

- 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). En simultáneo, se realizan estudios de calidad reservada (también conocido como "cliente misterioso), para medir la evolución de la calidad del servicio de transporte público.

- 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 tráfico 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 y la Tarjeta de Familia Numerosa.
- Transporte a la demanda en tiempo real, para atender núcleos de población y puntos de parada que precisen de petición previa para ser atendidos.
- Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.
- Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas, paneles de información 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.
- Actuaciones de mejoras en las infraestructuras asociadas a las Terminales Marítimas gestionadas por este Consorcio, tales como mejora de la cubierta de la Terminal Marítima de Cádiz.
- 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, hasta su sustitución por los nuevos buques.
- Gestión y coordinación de acuerdo a atribuciones transferidas para la explotación de la Estación



Intercambiador de Autobuses de Cádiz.

- En el año 2024, se continuarán 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 tres 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, que se ha retrasado en 2023, al aplicarse gratuidad a los títulos multiviajes de RENFE, y no poder valorar la afección real entre ambos modos.

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 Instalación de paradas seguras en zonas urbanas

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 Revisión de la ubicación de las paradas para que sean seguras

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 Revisión de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información

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 Aplicación de la perspectiva de género a los servicios de atención e información sobre transportes

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 2024, todo ello desde la perspectiva de género.

OO.2.3 Definir y puesta en marcha de planes sobre transporte que contemplen 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 las encuestas de satisfacción de los usuarios de transporte público

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 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.

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

En virtud del 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, el Consorcio está adscrito a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, 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 (ETEA 2021-27) 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 y el impulso del 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. 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 gastos de funcionamiento, entre los que se incluyen conceptos como las asesorías externas en materias jurídica y de personal.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	43.906	51,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	39.500	46,0
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	83.406	97,1
6 INVERSIONES REALES	2.540	2,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	2.540	2,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	85.946	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	85.946	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).

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

El ejercicio 2024 será el tercer 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

La totalidad del gasto del Consorcio está comprendida dentro de la calificación funcional 76A-Ordenación y Promoción Comercial.

Programa	2024	%
76A ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL	85.946	100,0
TOTAL	85.946	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 y el impulso del 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. Asimismo, está previsto que se dote a esta infraestructura de una mayor capacidad que permita acoger un mayor número de actividades en el futuro.

ACT.1.1.1 Organización de congresos, actividades culturales y otros eventos

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 2024 se continuarán los trabajos técnicos para mantener los requisitos sanitarios derivados de la situación de nueva normalidad.