



## 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 de Puntos Vuela en Andalucía. La Red Puntos Vuela 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 Vuela 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.



## 4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

### 4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El presupuesto del Consorcio para el año 2025 se estructura en 4 capítulos, recogiendo las estimaciones de gastos e ingresos a realizar, de acuerdo con lo establecido en el Título II del Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía. Dicha estimación de ingresos y gastos fue aprobado por acuerdo del Consejo Rector de la entidad el día 28 de Junio de 2024.

El principal capítulo a nivel de importe durante el año 2025 es el Capítulo VI, en el que se recogen los gastos para la puesta en marcha de 324 Puntos Vuela a lo largo de toda la geografía andaluza financiados en su totalidad con fondos FEADER.

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

Con respecto al Capítulo III el importe que recoge es muy reducido y sufragará los intereses de demora de las devoluciones de ingresos que el Consorcio tiene previsto realizar durante el año 2025.

Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	1.681.221	7,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.597.314	6,9
3 GASTOS FINANCIEROS	1.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>3.279.535</b>	<b>14,1</b>
6 INVERSIONES REALES	20.016.189	85,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>20.016.189</b>	<b>85,9</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>23.295.724</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>23.295.724</b>	<b>100,0</b>

### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El presupuesto del Consorcio para el año 2025 se estructura en 4 capítulos, recogiendo las estimaciones de gastos e ingresos a realizar, de acuerdo con lo establecido en el Título II del Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

El principal capítulo a nivel de importe durante el año 2025 es el Capítulo II, en el que se recogen principalmente los gastos inherentes a la gestión de la red de Puntos Vuela, seguido del Capítulo I (gastos de personal).

Con respecto al Capítulo III el importe que recoge es muy reducido y sufragará los intereses de demora de las



devoluciones de ingresos que el Consorcio tiene previsto realizar durante el año 2025.

## 5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

La principal novedad con respecto a presupuestos de años anteriores es el incremento tanto en la parte de gastos como de ingresos destinados a acometer acciones enfocadas básicamente a la lucha del reto demográfico y la gestión de la modernización de la red de Puntos Vuela en la comunidad andaluza.

## 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	2025	%
12D ESTRATEGIA DIGITAL	23.295.724	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>23.295.724</b>	<b>100,0</b>

### 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 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.

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 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.

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.

## **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 a través de la red de Puntos Vuela, que consiguen resolver sus necesidades vitales y mejorar su calidad de vida. La red de Puntos Vuela 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 Incremento de nuevos usuarios en la red**

Esta actuación permite aumentar el alcance y el impacto traducido en nuevas personas usuarias en los Puntos Vuela para 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 de la información y las comunicaciones a través de la red**

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.

##### **ACT.2.1.1 Impartición de talleres de ciencia, tecnología e ingeniería en la Red de Puntos Vuela**

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 con el fin de potenciar el talento.

#### **OO.2.2 Organizar actividades de sensibilización sobre violencia de género en la red**



Incrementar la sensibilización de la problemática de la igualdad y la violencia de género a través de las TIC, ya que estas son un 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 Impartición de talleres de ciencia, tecnología e ingeniería**

Realización de talleres, charlas y actividades a través de las TIC en distintos Puntos Vuela 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 (especialmente del ámbito regional) 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

La estructura del Parque de las Ciencias es la siguiente:

- a) Órganos de Gobierno: el Consejo Rector y la Comisión Ejecutiva. Al Consejo Rector le corresponden entre otras funciones, aprobar el Plan Anual de Actividades y el Presupuesto de la entidad, la Memoria de gestión económica o las aportaciones de los patronos. Y a la Comisión Ejecutiva le corresponde proponer al Consejo Rector las modificaciones de las aportaciones de los patronos, analizar la propuesta de forma de gestión de los servicios o del Plan Anual de Actividades, entre otras.
- b) Órgano de Dirección y administración: la Dirección Gerencia que ejercerá las funciones ejecutivas de máximo nivel y asumirá la representación ordinaria del Consorcio.
- c) Órgano Consultivo: el comité de Bioética que se encargará de elaborar y aprobar informes, propuestas, recomendaciones y otros documentos sobre asuntos propios del ámbito de actividad del Consorcio con implicaciones bioéticas relevantes o que resulten de interés

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 la Dirección General de Ordenación y Evaluación Educativa según el Decreto 164/2024 de 26 de agosto..

## 2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

El Consorcio Parque de las Ciencias ha desarrollado su planificación para 2025 en línea con las estrategias de educación, igualdad de género, investigación, sostenibilidad e innovación definidas por la Junta de Andalucía y establecidas por las políticas europeas para los próximos cinco años. 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 definidos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por la UNESCO para 2030.

La planificación se estructura en torno a cinco líneas estratégicas: 1) Proyectar el Parque de las Ciencias como centro de experimentación y desarrollo de la didáctica de las ciencias y el medio ambiente para toda Andalucía; 2) Promover la divulgación de las ciencias y la formación integral y continuada de las personas; 3) Contribuir a la promoción de la innovación en la divulgación de la ciencia y el medio ambiente; 4) Implementar la igualdad de género y la reducción de desigualdades en todos los ámbitos de contenido y actividad y 5) Desarrollar un área de



I+D+I especializada en la generación y transferencia del conocimiento científico para la mejora de la divulgación científica.

El Parque incorpora en su presupuesto cualitativo de 2025 una doble transversalización: marcada por la igualdad de género y el fomento de la sostenibilidad medioambiental. Para ello, además del diseño de la política de actuación en este sentido para el próximo ejercicio, se programarán acciones específicas para promover la concienciación social e individual y avanzar hacia una sociedad más democrática, más justa y sostenible

### **3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN**

#### **OE.1 Proyectar el Parque como centro de experimentación y desarrollo de la didáctica de las ciencias y el medio ambiente**

La formación de la ciudadanía para el ejercicio de sus derechos en sociedades democráticas, igualitarias y justas es el objetivo prioritario de la Estrategia de Educación diseñada por el Consejo Europeo para los próximos seis años. Así, en un estado de bienestar, que como el actual está sustentado en el desarrollo de la ciencia y la tecnología, la cultura científica es un conocimiento esencial para comprender el mundo en el que vivimos con informaciones basadas en evidencias y tomar decisiones con pensamiento crítico.

Los contextos de aprendizaje formales y no formales deben aunar esfuerzos para la implementación de un proyecto conjunto que favorezca una educación científica de calidad, inclusiva y equitativa. Y esa es una de las actuaciones que el Parque de las Ciencias desarrollará en 2025 para consolidarse como centro de experimentación e innovación de la didáctica de las ciencias y las matemáticas.

Con este objetivo se busca liderar el desarrollo de la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia (EANDEC), garantizar la capacitación permanente del cuerpo docente, el fomento de las vocaciones científico-tecnológicas en el alumnado, la difusión y desarrollo de la investigación educativa y la promoción de la igualdad efectiva entre hombres y mujeres.

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

La dependencia que la sociedad contemporánea tiene del avance de la ciencia y la tecnología en todas las áreas de la vida -cultura, salud, bienestar, trabajo u ocio- exige una ciudadanía formada y capacitada en competencias científico-tecnológicas para garantizar tanto su bienestar como la igualdad de oportunidades. Toda la ciudadanía tiene derecho al acceso pleno a la cultura científica.

En la última Encuesta de Percepción Social de la Ciencia y la Tecnología coordinada por la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología (2022) solo un 12,3 % de los encuestados confesó tener interés por 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. 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 la ciencia y la tecnología que irriga todas las áreas de la sociedad contemporánea y, por otra parte, 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 bioeconomía y los recursos naturales y el medio ambiente.



Todos ellos están 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), 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**

La Ley 17/2007, de 10 de diciembre, de Educación de Andalucía, en su artículo 5.d) recoge entre sus objetivos: "estimular y valorar la innovación educativa como medio de participación en la mejora de la enseñanza".

Así, el Plan Estratégico de Innovación Educativa (2021-2027) impulsado por la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional persigue reforzar la calidad del sistema educativo, priorizando la innovación como medio para dar respuesta a los desafíos educativos actuales. El desarrollo de herramientas, contenidos y medios que favorezcan un cambio en la divulgación científica para hacerla más accesible y adaptada a las demandas actuales de la ciudadanía favorecerá la consecución de esta meta. El Parque de las Ciencias integra este objetivo en su planificación anual con el impulso de programas de divulgación, el diseño de recursos y la organización de actividades que promueven la educación de las personas durante toda la vida, con especial enfoque en temas transversales como la educación ambiental o la competencia digital.

Tal y como establece la Estrategia de Educación 2024-2030 del Consejo Europeo, la implementación de nuevas metodologías para la difusión y enseñanza del conocimiento científico debe prestar especial interés a la dimensión social de la educación para reforzar la inclusión, la igualdad y la diversidad. Asimismo, es fundamental abordar la actual transformación digital desde el respeto y la promoción de los derechos humanos, promoviendo la alfabetización digital e impulsando propuestas innovadoras que preparen a la ciudadanía para la era digital.

La educación en sostenibilidad es otro de los pilares que sustentan la línea de actuación de Europa en el ámbito educativo para los próximos cinco años. 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 el mejor medio para implicar a la ciudadanía. También 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).

El cambio climático, la biodiversidad, la sostenibilidad o el consumo eficiente son los ejes temáticos de las acciones planificadas en este ámbito para forjar, desde la educación, 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 continuará con la línea de actuación iniciada en 2024 para 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 y actividad**

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.



Las estadísticas cuantifican cada año la amplitud de una notable brecha de género en el sistema de I+D+I español. Los datos sitúan la raíz de la desigualdad en las primeras etapas educativas. La decisión sobre la modalidad de estudio en bachillerato ya está marcada por la disparidad: en el curso 2021-2022 un 43,2 % de chicas se matriculó en la opción de ciencias y tecnología, casi 8 puntos menos que los chicos (51,9 %). Un sesgo que se refleja de manera antagónica en el caso de las ciencias sociales y humanidades, donde hay una mayor representación femenina con un 49,3 % de mujeres frente al 43,9 % de hombres.

Ciertas desigualdades se acentúan en el perfil del alumnado de formación profesional y del estudiantado universitario; así lo desvela el informe Científicas en cifras 2023 publicado por el Ministerio de Ciencia e Innovación. Las alumnas representan el 71,8 % del total en la rama de ciencias de la salud, el 62,7 % en artes y humanidades y el 60,6 % en ciencias sociales y jurídicas. En las disciplinas de ciencias se ha alcanzado la paridad -ellas conforman el 50,8% del alumnado-, un logro que no se refleja en el caso de ingeniería y arquitectura, donde las mujeres representan solo un 26,5 % del total.

En el caso de la Formación Profesional en la rama de Informática y Comunicaciones, las mujeres solo representan el 7,8 % del alumnado de Grado Medio y el 13,4 % de Grado Superior. Esta desigualdad también se proyecta en la representación de las estructuras de representación y en la responsabilidad en el ámbito de la I+D+I.

Los números son solo la punta del iceberg de una realidad que se construye sobre valores, percepciones, intereses y estereotipos de ambos géneros. Y en estos aspectos se encuentra el origen de la brecha, según sugiere la literatura científica.

Investigaciones publicadas recientemente han identificado cuatro principios para diseñar acciones y programas equitativos: 1) que estén centrados en los valores, experiencias e identidades del colectivo infantil y juvenil; 2) que supongan un desafío a las prácticas, epistemologías y representaciones dominantes de la ciencia; 3) que integren las ideas, valores y opiniones de la infancia y la juventud; y 4) que respeten y valoren la identidad de este colectivo en la formación de las disciplinas de ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (STEM).

El Parque construye su plan de acción de 2025 sobre estas evidencias para promover la igualdad de género en ciencia desde edades tempranas y revertir, desde la divulgación y la educación científica, la segregación horizontal que hay tanto en ingeniería y arquitectura -sobrerrepresentación de hombres- como en las ciencias sanitarias y sociales -sobrerrepresentación de mujeres-.

La estrategia del complejo museístico para la construcción de una sociedad más justa y equitativa tiene un enfoque dual: la incorporación de la perspectiva de género de forma transversal en todas las acciones planificadas en el Presupuesto Cualitativo de 2025 y el diseño de actuaciones específicas para abordar las desigualdades detectadas en el sistema de I+D+I.

El compromiso del Consorcio por la equidad se traslada también a su modelo de gestión. La evaluación y seguimiento del Plan de Igualdad de la entidad, presentado por la Dirección Gerencia y aprobado por su Consejo Rector en 2024, y el mayor acceso de la mujer a puestos de responsabilidad son algunas de las medidas que se implementarán en los próximos años.

#### **OE.5 Desarrollar un área de I+D+I especializada en la generación y transferencia del conocimiento científico**

La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, establece en su artículo 1, apartado e) como uno de los principios de la educación: "la flexibilidad para adecuar la educación a la diversidad de aptitudes, intereses, expectativas y necesidades del alumnado, así como a los cambios que experimente el alumnado y la sociedad". Para ello es esencial la generación de conocimiento científico que permita diagnosticar los problemas y



demandas del sector educativo, así como establecer las medidas y recomendaciones para la mejora de la divulgación y educación científicas y adecuación a las exigencias de las transformaciones sociales.

El Parque de las Ciencias apuesta por la I+D+I en 2025 con el impulso de líneas de investigación diseñadas para resolver retos sociales de la realidad andaluza desde la multidisciplinariedad, la transversalidad y la colaboración con otros agentes del conocimiento y la innovación.

Las líneas de investigación en las que trabajará el Consorcio en los próximos años responden a objetivos estratégicos definidos en la Estrategia para la I+D+I de Andalucía (2021-2027) y Estrategia de Especialización Inteligente para la Sostenibilidad de Andalucía (2021-2027) como el impulso de la vocación científica, el fomento de la educación en sostenibilidad y la reducción de la brecha de género y de otras brechas sociales en la innovación.

Asimismo, y con objeto de producir resultados científicos en otras áreas de interés para la sociedad, se desarrollarán investigaciones en el ámbito de las ciencias de la Tierra, la vida y del medio ambiente. Los productos que se deriven de estos avances se divulgarán a través de diferentes canales como medios de comunicación, exposiciones, talleres, encuentros o conferencias.

## **4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO**

### **4.1 Breve explicación de la estructura del gasto**

El gasto del Parque de las ciencias se estructura por partida presupuestaria y por área de trabajo. Las áreas de trabajo se clasifican en:

- 1- Área de estructura o transversal: son centros de gasto que dan apoyo a las áreas finalistas del centro, por ejemplo, la Oficina Técnica e Infraestructuras que incluye en su presupuesto gastos e inversiones de todas las áreas del Parque, o Administración, que da apoyo al resto de los centros.
- 2- Áreas finalistas: son aquellas a las que se les imputa directamente una actividad concreta dentro de las que el Parque ofrece al público. Dentro de estas podemos ver: Astronomía, que incluye planetario, Noches de Astronomía...; Exposiciones, que como su propio nombre indica recoge la elaboración y renovación de exposiciones; Zoobotánica.

Las partidas presupuestarias del Parque son:

- Capítulo 1: recoge las remuneraciones de todo el personal del Parque establecidas según Convenio, así como los gastos sociales correspondientes.
- Capítulo 2: Recogen los gastos de mantenimiento de las instalaciones del Consorcio, los gastos inherentes a la actividad expositiva y divulgativa del mismo, así como los suministros.
- Capítulo 3: en estos epígrafes se recogen los costes financieros de la actividad museística, asociados a la venta de entradas.
- Capítulo 6: aquí se reflejan las inversiones a realizar durante el ejercicio para mantener y mejorar las instalaciones del Parque.



<b>Capítulos</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	2.821.696	26,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	7.469.786	70,5
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>10.301.482</b>	<b>97,2</b>
6 INVERSIONES REALES	293.096	2,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>293.096</b>	<b>2,8</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>10.594.578</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>10.594.578</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Dentro del presupuesto de gastos del Parque para 2025 destacamos las siguientes partidas:

- 1- Los costes de personal, incluyendo los seguros sociales, suponen un porcentaje importante dentro del presupuesto del Parque.
- 2- Inversiones para la mejora de las instalaciones del Consorcio.
- 3- El mantenimiento de las instalaciones del Parque .
- 4- Atención al público, que incluye talleres, tienda o monitores de actividades...
- 5- La seguridad del Parque .
- 6- Limpieza: de todas las instalaciones dle Consorcio.
- 7- Gestión de Biodomo y vivarios.

## 5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

La Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional ha encomendado al Parque de las Ciencias el diseño, ejecución, desarrollo y evaluación de la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia. Se trata de un proyecto de gran impacto social y educativo, cuya implantación exige una fuerte inversión de recursos humanos y económicos. Esta constituye la principal novedad del presupuesto económico para el próximo año y se esperan unos resultados innovadores en el programa educativo español.

## 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El Parque de las Ciencias de Andalucía, fundado en 1995, situado en Granada, es el museo científico con más visitantes de Andalucía y uno de los más visitados de España. Es uno de los museos interactivos más destacados de Europa; y su principal misión es promover la ciencia, la tecnología y las actividades culturales. La totalidad del gasto del Consorcio del Parque de las Ciencias está comprendido dentro de la clasificación funcional del presupuesto de gasto de la Junta de Andalucía, en el programa 54C Innovación y Evaluación Educativa.



<b>Programa</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
54C INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA	10.594.578	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>10.594.578</b>	<b>100,0</b>

## **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 -cultura, salud, bienestar, trabajo u ocio- exige una ciudadanía formada y capacitada en competencias científico-tecnológicas para garantizar tanto su bienestar como la igualdad de oportunidades. Toda la ciudadanía tiene derecho al acceso pleno a la cultura científica.

En la última Encuesta de Percepción Social de la Ciencia y la Tecnología coordinada por la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología (2022) solo un 12,3 % de los encuestados confesó tener interés por 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. 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 del desarrollo científico-tecnológico que irriga todas las áreas de la sociedad contemporánea; y la desigualdad social y de género en la atención a las cuestiones científico-tecnológicas.

En un estado de bienestar, que como el actual está sustentado en el desarrollo de la ciencia y la tecnología, la cultura científica es un conocimiento esencial para comprender el mundo en el que vivimos con informaciones basadas en la evidencia y tomar decisiones con pensamiento crítico.

El acervo cultural se construye desde la infancia y la enseñanza orientada al desarrollo de competencias como la científica o la digital es una exigencia de los sistemas educativos actuales. A pesar de los esfuerzos impulsados en contextos formales y no formales, el último informe del Programa para la Evaluación Internacional de los Estudiantes (2022) vuelve a reflejar un retroceso en el rendimiento académico de los estudiantes en ciencias y matemáticas en la última década. Andalucía es una de las comunidades autónomas en las que esta tendencia se hace más patente con una distancia de unos 20 puntos respecto de la media nacional, europea y de países de la OCDE.

El aprendizaje de estas habilidades desde edades tempranas es fundamental con una doble finalidad: que el alumnado adquiera las aptitudes necesarias para beneficiarse y participar de forma activa y responsable en el entorno científico-tecnológico y fomentar vocaciones científicas para dar respuesta a la demanda de profesionales STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas). En este sentido, el informe publicado por el Observatorio de Ingeniería en España (2022) avanza que en los próximos diez años se necesitarán más de 200 000 ingenieros/as para cubrir las exigencias del sector.

Sin embargo, las matriculaciones en ingeniería y arquitectura han bajado un 4,3 % en el curso 2021-2022, según las cifras publicadas por el informe "Datos y Cifras del Sistema Universitario Español 2022-2023". Este descenso es especialmente significativo desde la perspectiva de género, pues en esta área de conocimiento la brecha es mayor y la segregación horizontal con sobrerrepresentación masculina es más notable. Las mujeres apenas superan el 25 % de las matriculaciones en estos estudios universitarios.

Las cifras instan al diseño de acciones educativas a corto y largo plazo e impulsan el desarrollo de políticas públicas que fomenten el aprendizaje de las competencias matemáticas, científicas y digitales desde edades tempranas y con perspectiva de género.

Así, el Plan Estratégico de Innovación Educativa (2021-2027) impulsado por la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional persigue reforzar la calidad del sistema educativo, priorizando la innovación



como medio para dar respuesta a los desafíos educativos actuales. El desarrollo de herramientas, contenidos y medios que favorezcan un cambio en la divulgación científica para hacerla más accesible y adaptada a las demandas actuales de la ciudadanía favorecerá la consecución de esta meta.

Tal y como establece la Estrategia de Educación 2024-2030 del Consejo Europeo, la implementación de nuevas metodologías para la difusión y enseñanza del conocimiento científico debe prestar especial interés a la dimensión social de la educación para reforzar la inclusión, la igualdad y la diversidad. Asimismo, es fundamental abordar la actual transformación digital desde el respeto y la promoción de los derechos humanos, promoviendo la alfabetización digital e impulsando propuestas innovadoras que preparen a la ciudadanía para la era digital.

## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**

### **OE.1 Proyectar el Parque como centro de experimentación y desarrollo de la didáctica de las ciencias y el medio ambiente**

#### **OO.1.1 Contribuir al desarrollo de la competencia matemática, científica y tecnológica del alumnado de educación primaria y secundaria**

Las actitudes positivas hacia la ciencia se desarrollan antes de los 14 años. 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 demandas educativas de los niveles de educación infantil y primaria.

##### **ACT.1.1.1 Diseño de actividades y talleres para la formación en las competencias matemática y digital del alumnado**

El Parque de las Ciencias diseñará dos talleres didácticos nuevos que se incorporarán a su oferta para grupos escolares: uno sobre educación en sostenibilidad y cambio climático y otro centrado en ciencias de la vida. Asimismo, se llevará a cabo la actualización de los recursos educativos sobre salud, tecnología, robótica o medio ambiente que el Consorcio ofrece al sector educativo. Los talleres, además de en las instalaciones del Parque, se impartirán en diferentes centros educativos y de divulgación de toda Andalucía. Estarán dirigidos a alumnado de educación infantil, primaria y secundaria.

##### **ACT.1.1.2 Organización de la 27ª Feria de la Ciencia orientada a la innovación educativa**

. El Consorcio organizará una nueva edición de la Feria de la Ciencia para promover la investigación en el aula desde los primeros niveles educativos. La promoción de hábitos de vida saludable, la educación ambiental para la sostenibilidad, el pensamiento computacional, la robótica y la alfabetización mediática protagonizarán esta edición en sintonía con las líneas de actuación establecidas en el Programa de Innovación y Mejora del Aprendizaje. Para facilitar el desarrollo de proyectos científicos experimentales en el aula, se programará una formación específica previa a principio de curso.

##### **ACT.1.1.3 Proyección del programa "Investigación del Aula" a centros de toda Andalucía**

En 2025 se ampliará el programa "Investigación en el Aula" con una actividad formativa en modelos metodológicos basados en la investigación para el profesorado. Además, 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 de infancia y juvenil**

Para el próximo ejercicio se han planificado encuentros y cafés que divulguen la ciencia a este colectivo. 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 sostenibilidad o la educación de calidad.

#### **ACT.1.1.5 Fomento de la alfabetización mediática y pensamiento crítico en alumnado de secundaria, formación profesional y bachillerato**

El Parque y la plataforma editorial The Conversation España impulsarán un proyecto educativo para promover el pensamiento crítico y fomentar la cultura científica en el alumnado de educación secundaria, formación profesional y bachillerato de la comunidad autónoma. La iniciativa incluye el envío de un boletín electrónico mensual al profesorado andaluz y el desarrollo de la sección The Conversation Júnior. Esta iniciativa persigue la participación e implicación del alumnado en la divulgación de la ciencia a través de la propuesta de curiosidades y preguntas que tienen sobre la ciencia y la tecnología y que responderán expertos y expertas de universidades y centros de investigación de la comunidad autónoma.

### **OO.1.2 Diseñar programas educativos familiares e inclusivos**

La elección de un futuro académico relacionado con las disciplinas STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas) está influido por la percepción de uno mismo y su entorno familiar, educativo y social. Las opiniones que el entorno familiar, el profesorado y los compañeros tienen sobre sus habilidades para convertirse en científica o científico son fundamentales para decidir una vocación profesional en este ámbito. Estas evidencias científicas reflejan la importancia de promover programas participativos que impliquen a los diferentes agentes que participan en la educación. Por ello, uno de los ejes de planificación para 2025 será el diseño de acciones inclusivas y dirigidas principalmente a público familiar.

#### **ACT.1.2.1 Celebración del 30º aniversario del Parque**

Se organizará un programa especial para la conmemoración del 30º aniversario con la organización de un acto central y un programa de actividades culturales y educativas que se desarrollará durante todo el año.

#### **ACT.1.2.2 Organización de los programas educativos familiares “Verano con ciencia” y “Navidad con ciencia”**

En 2025 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 11 años. Se realizará durante la última semana de junio y el mes de julio y la temática de esta edición girará, principalmente, en torno a dos áreas científicas: la paleontología, en el contexto de la exposición "Cazadores de dragones" y la biomimesis, en el marco de la exposición "BioInspiración. Innovar desde la naturaleza".

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.1.2.3 Promoción de hábitos de vida saludable a través del conocimiento del cerebro y sus funciones**

En el marco de la Semana Mundial del Cerebro se organizarán talleres para divulgar el conocimiento científico sobre este órgano y promover hábitos saludables que favorezcan el bienestar de las personas. Estarán abiertos a todos los públicos y se completarán con visitas autoguiadas en torno al cerebro.

**ACT.1.2.4 Diseño de actividades familiares sobre actualidad científica**

El Consorcio diseñará visitas guiadas y talleres familiares sobre la salud, el cambio climático o la dimensión ética y social de las tecnologías emergentes para celebrar la Semana Europea de la Ciencia.

**OO.1.3 Programar un plan de formación permanente para el profesorado en el ámbito de Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas**

El profesorado es un pilar fundamental del sistema educativo de Andalucía por su importante papel como conductor de la adquisición de conocimientos y valores por parte del alumnado. De este modo, la educación permanente del profesorado es una prioridad del sistema educativo, vinculada a la aplicación de las líneas educativas estratégicas establecidas en el artículo 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.

El Parque de las Ciencias como centro de experimentación e innovación en didáctica de las ciencias integra la capacitación del profesorado como uno de los principales pilares de su estrategia educativa. La formación de los equipos docentes para la transformación de los proyectos educativos -una línea de actuación establecida por el Programa CIMA- es el eje de la programación diseñada para los docentes.

Además, y siguiendo las líneas estratégicas establecidas en el III Plan Andaluz de Formación Permanente del Profesorado, las acciones de capacitación se basarán en la reflexión y la mejora de la práctica docente con el desarrollo de las competencias necesarias para la promoción de la igualdad efectiva entre hombres y mujeres, con especial atención al fomento de vocaciones científicas en el alumnado femenino.

Las acciones formativas se coordinarán desde la EANDEC y tendrá especial protagonismo el programa de formación permanente del profesorado que el Parque organiza desde la Oficina Europea de Recursos para la Educación Espacial de la Agencia Espacial Europea (ESERO-Spain) que lidera en España desde su sede en el propio Parque.

**ACT.1.3.1 Organización de formación para el profesorado sobre recursos y herramientas para fomentar la alfabetización mediática**

El Parque y la plataforma editorial The Conversation organizarán un curso sobre recursos y herramientas para hacer frente a la desinformación en ciencia y fomentar la alfabetización mediática y el pensamiento crítico. Esta acción formativa se centrará en el desarrollo de dos de las competencias clave: la digital y la comunicativa. El objetivo es organizar dos ediciones de este curso para toda Andalucía en colaboración con los Centros de Formación del Profesorado.

**ACT.1.3.2 Organización de programas formativos para el profesorado y alumnado de centros**



### universitarios

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 Se celebrarán de forma periódica y se incrementarán los esfuerzos para conseguir la paridad en la participación.

#### **OO.1.4 Diseñar y desarrollar la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia**

Los contextos de aprendizaje formales y no formales deben aunar esfuerzos para la implementación de un proyecto conjunto que favorezca una educación científica de calidad, inclusiva y equitativa. Con este objetivo, el Parque de las Ciencias diseñará, desarrollará, promoverá y evaluará la Estrategia Andaluza para la Divulgación Educativa de la Ciencia (EANDEC) para su implementación conjunta con la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional.

La EANDEC estará alineada con los objetivos de las Estrategias de I+D+I (2021-2027) y de Especialización Inteligente para la Sostenibilidad de Andalucía (2021-2027), especialmente con los relativos al fomento del aprendizaje, vocaciones y promoción de la ciencia en la educación y a la reducción de las brechas de género y de otras brechas sociales en la innovación. En su desarrollo integrará los objetivos del programa CIMA de la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional.

#### **ACT.1.4.1 Diseño y evaluación de las acciones planificadas en la EANDEC**

El Parque de las Ciencias coordinará el desarrollo y evaluación del plan de actuación de la EANDEC

### **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 para la formación en divulgación científica del estudiantado de la Universidad**

A través de este curso organizado en colaboración con 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 Dinosauriología**

Se propondrá al profesorado la idoneidad de programas de formación como un Curso de Actualidad Científica sobre Dinosauriología dirigido a segmentos diversos (profesorado; estudiantado universitario 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 gamificación para la divulgación de desafíos científicos**

El objetivo de estas actividades es promover la implicación del público en la ciencia, empoderar a la ciudadanía en la construcción democrática del avance científico y tecnológico y fomentar el pensamiento crítico para la toma de decisiones basadas en la evidencia.

**ACT.2.1.5 Divulgación de contenido sobre sostenibilidad, salud e igualdad de género 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 contenido de toda la población, se producirán contenidos de interés social e impacto científico de forma semanal.

**OO.2.2 Programar exposiciones sobre temáticas de interés del público como la sostenibilidad, la salud mental o las ciencias de la vida**

El Parque pretende responder -mediante información contrastada que se transmite a través de exposiciones temporales y de programas públicos- a las preocupaciones actuales de la sociedad: salud mental, cambio climático, fuentes de energía barata y sostenibles, alimentación saludable, prevención de riesgos o conservación de recursos naturales. Estas serán las líneas temáticas de la programación para 2025.

Para abrir las puertas del conocimiento a todas estas disciplinas y atraer a público diverso se ha planificado una exposición sobre el conocimiento de los dinosaurios y la ciencia que hay detrás de la paleontología.

**ACT.2.2.1 Inauguración de la exposición "Cazadores de dragones"**

La muestra relata la historia global de los descubrimientos y el rico patrimonio paleontológico de la península ibérica y reivindica la importante contribución de la ciencia española al desarrollo de esta



especialidad. A través de interactivos, elementos museográficos, piezas originales y talleres presenta un recorrido científico por esta disciplina.

**ACT.2.2.2 Exposición "BioInspiración. Innovar desde la naturaleza"**

Otra de las grandes exposiciones para el año 2025 será "BioInspiración. Innovar desde la naturaleza", una producción propia del Parque de las Ciencias que gira en torno a la sostenibilidad, el consumo eficiente y la economía circular.

**ACT.2.2.3 Diseño y producción del proyecto expositivo dedicado a la sostenibilidad.**

El Parque de las Ciencias participa en una nueva alianza internacional en colaboración con los museos DASA (Alemania) y el Technisches Museum Wien (Austria) para la producción de un proyecto expositivo dedicado a la sostenibilidad.

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

Diseño y producción del proyecto expositivo internacional "El arte y la ciencia de volar" en colaboración con el National Air and Space Museum of France (París); museo Universum de Bremen (Alemania) y el Institut des Sciences naturelles de Bélgica.

**ACT.2.2.5 Producción e inauguración de la exposición "Titanic. Enseñanzas de la gran tragedia"**

El Parque de las Ciencias inaugurará la exposición "Titanic. Enseñanzas de la gran tragedia" en la que se reproduce la historia de la tragedia a través de recreaciones, objetos originales o audiovisuales, entre otras metodologías museográficas. En la muestra se abordará también cómo evolucionó la cultura de la prevención a partir de este accidente.

**OO.2.3 Incrementar la presencia mediática del Parque y su actividad en los medios de comunicación**

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.2.3.1 Diseño de una campaña de comunicación corporativa para conmemorar el 30º aniversario del Parque**

Se programarán acciones de difusión en toda Andalucía para divulgar los contenidos y objetivos del Consorcio a toda la ciudadanía bajo el lema 15/30 (millones de visitas/años de apertura).

**ACT.2.3.2 Organización de ruedas de prensa y envío de notas de prensa**

Los medios de comunicación son un canal primordial 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 3 notas de prensa mensuales y organizará al menos 8 convocatorias de prensa.

**OO.2.4 Fomentar el turismo científico, promoviendo nuevos canales de difusión de la cultura científica**



**y del conocimiento**

El fomento del turismo científico y la organización de propuestas que impulsen la visita del público interesado en este sector es otro de los objetivos que persigue el plan de actuación del Parque para 2025.

**ACT.2.4.1 Cooperación con el Geoparque de Granada**

Se desarrollarán actividades conjuntas para promover el turismo geológico y científico en Granada y su provincia.

**ACT.2.4.2 Participación en el Comité Científico del Global Geopark Network de la UNESCO**

El director del Parque de las Ciencias formará parte del comité científico de este organismo internacional, una implicación que favorecerá el desarrollo de acciones conjuntas para la promoción del turismo científico.

**OO.2.5 Mantener la afluencia anual de visitantes**

El Parque de las Ciencias recibe una media anual de 650.000 visitas que reflejan una amplia representación de la población española. Su objetivo es mantener esta cifra en 2025, intentando mejorarla.

**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 uno de los principales destinos culturales y turísticos de la ciudad.

**ACT.2.5.2 Realización de acciones publicitarias y promocionales**

Durante el año 2025 se van a realizar 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.

**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 consecución de los objetivos marcados por el Programa para la Innovación y Mejora del Aprendizaje (CIMA) que la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional de la Junta de Andalucía ha impulsado para mejorar la calidad de la educación y adaptarla a las necesidades actuales del alumnado. Este objetivo operativo está alineado con las directrices europeas establecidas en el programa Horizonte Europa 2021-2027 y el Plan de Acción de la Educación Digital 2021-2027 y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

De este modo, diseñar recursos de innovación educativa para apoyar al profesorado en la enseñanza de las ciencias y en la educación para la sostenibilidad se mantiene como uno de los principales objetivos de 2025.

**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 (ESERO-Spain) que coordina en el ámbito nacional desde 2017, organizará cursos de formación para el profesorado de ámbito nacional. Estas sesiones serán periódicas y se centrarán en la divulgación de recursos docentes para aplicar la investigación espacial en las aulas. La robótica, el cambio climático o la ingeniería espacial son algunas de las temáticas de estas formaciones centradas en la enseñanza de las competencias clave.

**ACT.3.1.2 Establecimiento de acuerdos con las Consejerías de Educación de las CC.AA para fomentar vocaciones en el ámbito aeroespacial**

El Parque de las Ciencias, a través de su Oficina Europea de Recursos para la Educación Espacial de la Agencia Espacial Europea (ESERO-Spain), establecerá acuerdos de colaboración con las Consejerías de Educación de las diferentes comunidades autónomas para la creación de nodos que impulsen la implantación de los programas educativos promovidos por la Agencia Espacial Europea en el ámbito aeroespacial.

**ACT.3.1.3 Coordinación de las finales autonómica y nacional del certamen educativo Cansat impulsado por la Agencia Espacial Europea**

La edición nacional de la competición de satélites Cansat estará coordinada un año más por el Parque de las Ciencias a través de la Oficina Europea de Recursos para la Educación Espacial de la Agencia Espacial Europea (ESA). Este certamen, ideado y organizado por la ESA, 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.3.1.4 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. En esta Jornada el alumnado trabaja, además de la competencia en matemáticas, ciencia, tecnología e ingeniería, la competencia plurilingüe y en comunicación lingüística.

**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 el programa EXAO diseñado para implementar metodologías de aprendizaje basadas en la indagación en los centros educativos.

**ACT.3.1.6 Diseño de un programa educativo para la formación de los estudiantes en las competencias STEAM y digital**

El programa de actividades para promover la adquisición de habilidades digitales como el pensamiento crítico, la resolución de problemas y la toma de decisiones razonada..



### **OO.3.2 Implantar de la estrategia de descarbonización**

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 2025 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 2025 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 Gestionar el parque zoológico (BioDomo)**

El BioDomo es una instalación singular y vanguardista dedicada a la biodiversidad que centrará su actividad en 2025 en tres líneas: educación, investigación y conservación.

#### **ACT.3.3.1 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, además de como un recurso de educación medioambiental para promover el respeto y la valoración de la biodiversidad. En esta línea se desarrollarán en su interior diversos proyectos basados en el bienestar animal, el comportamiento natural, el estrés animal, el ciclo biológico de organismos, las relaciones holobióticas, las dinámicas de microorganismos, la fisiología adaptativa y su adaptación a la diversidad funcional.

#### **ACT.3.3.2 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 2025 potenciará programas de conservación ex situ de fauna autóctona amenazada.

#### **ACT.3.3.3 Actuaciones educativas medioambientales en el Parque Zoológico**

En 2025 se mantendrán 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.

### **OO.3.4 Implementar laboratorios de restauración e innovación en ciencias**

La I+D+i y la restauración son dos líneas estratégicas del Consorcio para el 2025 que se materializarán en la



gestión de diversos laboratorios científicos.

**ACT.3.4.1 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.3.4.2 Desarrollo de modelos científicos en el laboratorio de plastinación**

El Laboratorio de Plastinación centrará su actividad en 2025 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.

**OE.4 Implementar la igualdad de género en todos los ámbitos de contenido y actividad**

**OO.4.1 Garantizar la participación y la presencia de las mujeres en las actividades de comunicación social de la ciencia organizadas**

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. De este modo, la visibilización del papel de la mujer en la I+D+I es una de las medidas que favorecen la elección de un futuro académico en este ámbito. Y es también una de las principales líneas de actuación del Parque para 2025.

**ACT.4.1.1 Encuentro con científicas**

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. Durante la actividad se abordarán cuestiones que influyen en la elección profesional de las jóvenes como la identidad o el autoconcepto. Esta propuesta se complementa con el diseño de actividades didácticas para desarrollar con el alumnado en el aula antes y después del encuentro. Se trata de una acción de alcance andaluz que está dirigida al alumnado de educación primaria, secundaria, bachillerato y formación profesional de toda Andalucía.

**ACT.4.1.2 Proyección nacional del programa "Ellas inspiran STEAM"**

La proyección nacional del programa "Ellas inspiran STEAM" es otra de las actuaciones que se desarrollarán en 2025 para promover la formación de referentes femeninos en el imaginario de las y los jóvenes. Talleres, sesiones de formación para el profesorado o divulgación en redes sociales y web son algunas de las líneas de trabajo en las que se centrará el programa.

**ACT.4.1.3 Organización de un curso de formación en igualdad de género dirigido al profesorado y a la comunidad científica**

Para 2025 se ha planificado una sesión formativa sobre el fomento de la educación e igualdad de género en ciencia y tecnología desde edades tempranas.



**ACT.4.1.4 Planificación de Science Spresos para promover la igualdad en las ciencias sanitarias y sociales**

Para alcanzar una igualdad plena en el sistema de I+D+I, es necesario mostrar referentes masculinos en ámbito sanitario y las ciencias sociales y las humanidades, áreas en las que hay sobrerrepresentación femenina.

**ACT.4.1.5 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.

**OO.4.2 Favorecer la igualdad en la participación en los programas educativos sobre tecnología y robótica diseñados**

Existe una infrarrepresentación de la mujer en carreras de ingeniería y arquitectura y entre los factores que generan esta brecha destaca la falta de identificación, el bajo autoconcepto sobre el dominio de la tecnología que tienen las niñas desde edades tempranas o la imagen que el profesorado, la familia y los compañeros tienen de sus habilidades y competencias científicas. Para abordar estos aspectos y favorecer la igualdad en este ámbito -en el que hay una sobrerrepresentación masculina- el Parque ha planificado actuaciones diseñadas para el sector educativo.

**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 Difusión de las oportunidades de empleabilidad y desarrollo personal de la formación profesional en la rama de ciencias**

Se organizarán encuentros en todas las provincias andaluzas con mujeres emprendedoras que han desarrollado su trayectoria laboral en ramas técnicas y científicas de la formación profesional.

**OO.4.3 Consolidar una cultura organizacional basada en la incorporación transversal de la perspectiva de género**

La incorporación transversal de la perspectiva de género en la cultura organizacional del Parque es una de las líneas prioritarias del Plan de Igualdad de la entidad que se aprobó en 2024 y se desarrollará y evaluará en 2025.

**ACT.4.3.1 Ejecución y evaluación del Plan de Igualdad impulsado por el Consorcio**

En el ejercicio 2025 el Parque de las Ciencias ejecutará y evaluará las medidas recogidas en el Plan de



Igualdad que la entidad ha aprobado en 2024. El acceso de la mujer a puestos de responsabilidad y la conciliación son algunas de las estrategias que recoge el plan diseñado.

**OE.5 Desarrollar un área de I+D+I especializada en la generación y transferencia del conocimiento científico**

**OO.5.1 Evaluar el impacto de los museos de ciencia en el fomento de las vocaciones científicas del alumnado de educación secundaria**

El éxito de los programas educativos diseñados por el Parque de las Ciencias para el alumnado y profesorado está determinado por la capacidad que 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.5.1.1 Exposiciones en alfabetización en IA de los estudiantes de educación secundaria, bachillerato y FP**

El Consorcio dará continuidad a la línea de I+D+I iniciada en 2024 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. Este trabajo científico se desarrolla en colaboración con investigadoras e investigadores de la Universidad de Granada. En 2025 se trabajará en la fase de análisis de resultados y producción de artículos científicos.

**ACT.5.1.2 Codirección de Trabajos Fin de Máster y prácticas de investigación en programas educativos del Parque**

Se fomentará la vocación científica entre estudiantado universitario de los últimos cursos de grado y máster con la coordinación de trabajos científicos en el ámbito de la salud y la educación en sostenibilidad.

**ACT.5.1.3 Participación en grupos de investigación de la Universidad de Granada**

Miembros del equipo del Parque de las Ciencias participarán en grupos de investigación de la Universidad de Granada especializados en el ámbito de las ciencias de la tierra y de la comunicación social de la ciencia.

**ACT.5.1.4 Participación en proyectos de investigación nacionales**

El Parque de las Ciencias participa en el equipo de trabajo del proyecto "Educar a tiempo: formación disruptiva y recursos pedagógicos de calidad como catalizadores de la emergencia climática", coordinado por la Universidad de Granada y financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación en la convocatoria Proyectos de Generación de Conocimiento-Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2021-2023. El Consorcio participará en la definición de criterios e indicadores de calidad de las iniciativas socioeducativas (programas, proyectos...) y recursos favorecedores de la introducción del cambio climático, sus emergencias y la transición socioecológica en el contexto de la educación



secundaria y la formación profesional.

**ACT.5.1.5 Participación en proyectos de investigación internacionales**

El Parque de las Ciencias participará en proyectos financiados en el marco de convocatorias internacionales como Erasmus Plus Strategic Partnerships.

**ACT.5.1.6 Evaluación de la percepción, intereses y expectativas del alumnado participante en la 25ª y en la 26ª Feria de la Ciencia**

El objeto de este proyecto es analizar el impacto que la implicación en programas de fomento de vocaciones científicas tiene en el alumnado de educación primaria y secundaria

**OO.5.2 Generar conocimiento científico sobre igualdad de género y ciencia**

Las estadísticas cuantifican cada año la amplitud de una notable brecha de género en el sistema de I+D+I español. Los datos sitúan la raíz de la desigualdad en las primeras etapas educativas. La decisión sobre la modalidad de estudio en bachillerato ya está marcada por la disparidad: en el curso 2021-2022 un 43,2 % de chicas se matriculó en la opción de ciencias y tecnología, casi 8 puntos menos que los chicos (51,9 %). Un sesgo que se refleja de manera antagónica en el caso de las ciencias sociales y humanidades, donde hay una mayor representación femenina con un 49,3 % de mujeres frente al 43,9 % de hombres.

Para conocer las causas que generan la desigualdad de género en la formación de las vocaciones, el Parque trabaja en la actualidad en una línea de investigación especializada en igualdad de género y ciencia.

**ACT.5.2.1 Implicación en proyectos de investigación sobre género y ciencia**

El equipo del Parque participará en el proyecto "Traducción, transcreación y mediación cultural como herramientas de inclusión en el ámbito de la información y servicios de salud", coordinado por la Universidad de Granada y financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación en la convocatoria Proyectos Generación de Conocimiento-Plan Estatal de Investigación Científica, Técnica y de Innovación 2021-2023. Este proyecto parte de un enfoque interseccional de género con otras desigualdades, en concreto la condición de migrante en situación de irregularidad. Desde el Consorcio se analizará el papel de los museos en la divulgación de la salud desde la perspectiva de género.

**ACT.5.2.2 Diagnóstico de la percepción, motivaciones e intereses en ciencia del alumnado de educación secundaria, bachillerato y FP**

Se trata de una investigación evaluativa de corte diagnóstico cuyo objeto de estudio serán los y las participantes en diferentes actividades de divulgación organizadas por el Parque, como el Encuentro con Científicas o la Feria de la Ciencia



**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 estos, 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 el 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 consorcio.

## 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 2025, 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.

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

En este marco, se ha definido el objetivo estratégico del Consorcio para el ejercicio 2025, 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 2025.
- 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 2025, 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 de este 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 basó en el hospital más eficiente del SSPA. Se tomaron las mejores líneas de hospitales similares en tamaño y servicios para crear un modelo de hospital eficiente. Los costos de este "hospital eficiente" se usaron para calcular la financiación del Consorcio en 2020. Para 2025, hemos actualizado este modelo con los datos más recientes de la Contabilidad Analítica del SAS. La cantidad propuesta también se justifica por la necesidad de mantener el equilibrio financiero.

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 sobre la del ejercicio 2024 atenderá a los siguientes incrementos:

- \* Incremento como consecuencia de atender a los compromisos con los trabajadores firmados en los Convenios.
- \* Incremento como consecuencia del aumento de la actividad asistencial que permita regularizar la situación provocada por la pandemia, con aumento de la actividad quirúrgica, la actividad en traumatología, las pruebas diagnósticas
- \* Incremento de los consumos de fungibles sanitarios relacionado directamente con el aumento de la actividad asistencial.
- \* Finalmente, también el aumento se justifica en la inaplazable renovación tecnológica necesaria para poder dar una atención de calidad.



Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL		
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.		
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	76.638.506	100,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>76.638.506</b>	<b>100,0</b>
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>		
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>76.638.506</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>76.638.506</b>	<b>100,0</b>

#### 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

Para el presupuesto vigente no existe ninguna novedad. 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, en coordinación con el establecido por la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud).



Programa		2025	%
41C	ATENCIÓN SANITARIA	76.638.506	100,0
<b>TOTAL</b>		<b>76.638.506</b>	<b>100,0</b>

## PROGRAMA 41C- ATENCIÓN SANITARIA

### 6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

En el ejercicio 2025 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.

La situación a la que se pretende dar respuesta se podría resumir en los siguientes puntos:

- \* Atender a los compromisos con los trabajadores firmados en los Convenios.
- \* Incremento de la actividad asistencial que permita regularizar las listas de espera, con aumento de la actividad quirúrgica, la actividad en traumatología, las pruebas diagnósticas.
- \* Renovación tecnológica, que permita dar una atención de calidad.

El Acuerdo de Gestión y Resultados - Contrato Programa de la Consejería de Salud y Consumo (Servicio Andaluz de Salud) con el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe establece las actividades a realizar por el Consorcio y la dotación de recursos para la consecución de tales fines a lo largo del ejercicio. Este contrato-programa, que se firmará en el año 2025, 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.

### 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).

Posteriormente por 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, en concreto las siguientes:

1.Las 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.Las 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.

### 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 Huelva.

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

Conforme a lo establecido en sus Estatutos, la estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos de decisión:

- \* Presidencia del Consorcio: corresponde a quien ostente la titularidad de la Consejería de la Junta de Andalucía competente en materia de movilidad y transportes: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- \* Vicepresidencia del Consorcio: corresponde ejercer la Vicepresidencia 1ª a quien represente al Ayuntamiento de Huelva y la Vicepresidencia 2ª a la persona representante de entre el resto de entidades locales consorciadas por acuerdo mayoritario de éstas en el Consejo de Administración.
- \* Consejo de Administración: es el órgano colegiado superior que gobierna y dirige el Consorcio, compuesto por representantes de todas las entidades consorciadas.
- \* Dirección Gerencia: Personal directivo profesional que dirige la gestión y administración del Consorcio sobre la base de las directrices establecidas por el Consejo de Administración y por su Presidencia.



## 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, finalmente aprobado en septiembre de 2022, 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.

Desde la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio también se ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, Plan de Movilidad Sostenible, que contribuye a disponer de un instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte de Huelva.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, Plan de Movilidad Sostenible (2023-2030), es un plan estratégico basado en prácticas de planificación existentes y que tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación buscando un cambio de modelo en el sistema de transporte actual.

El Plan pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana. Con él se pretende alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en el Área Metropolitana de Huelva, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo y se reduzca la participación del automóvil privado.

## 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

El 97,9% del presupuesto de gastos de la entidad corresponde a operaciones corrientes, frente al 2% que



suponen las operaciones de capital. Dentro de las operaciones corrientes, el 89,8% del presupuesto se concentra en el capítulo IV. Transferencias corrientes que contempla las compensaciones a operadores de transporte por subvención en la tarifa de viaje de los usuarios en el ámbito del Consorcio. Por otro lado, el capítulo I de gastos de personal supone el 8% del presupuesto para una plantilla de 5 personas y el capítulo II de gastos corrientes supone tan solo el 3,3% del presupuesto.

No se contemplan activos ni pasivos financieros y las inversiones de capital, generalmente destinadas a dotación de paradas supone el 2% del total del presupuesto de gastos.

Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	295.132	4,8
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	200.942	3,3
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	5.500.000	89,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>5.996.074</b>	<b>97,9</b>
6 INVERSIONES REALES	80.000	1,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	50.000	0,8
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>130.000</b>	<b>2,1</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>6.126.074</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>6.126.074</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

470.00 Subvención vinculada la precio a operadores.

Se estima que en 2025 se mantendrán los niveles de demanda de 2024.

607.00 Bienes destinados al uso general.

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

770.00 Contrato- programa operador urbano Huelva.

Compromisos asumidos con el operador urbano Empresa Municipal de Transporte 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 debido al fuerte incremento de la demanda del ejercicio 2024 respecto a 2023, y que se estima se mantendrá durante 2025, 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 mejor del control del sistema de transporte y de la información al usuario

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

## 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

<b>Programa</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	6.126.074	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>6.126.074</b>	<b>100,0</b>

### 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, Gibraleón, Hinojos, Isla Cristina, Lepe, Lucena del Puerto, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre, San Juan del Puerto, Trigueros, Villablanca, la Diputación Provincial de Huelva y la Comunidad Autónoma de Andalucía, lo que supone que un total de 21 municipios, con una población total según padrón de 412.424 habitantes en 2023 (un 77,77% de la población total de la provincia de Huelva).

Se contempla la incorporación al ámbito del Consorcio de los municipios de La Palma del Condado, Villarrasa y Niebla para 2025.

En 2010 se constituye 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 a 31 de diciembre de 2023:

- Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva 97.401
- Viajes totales en el ámbito del Consorcio + urbano: 2.803.241

## **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 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 y la implantación de políticas tarifarias que incentiven el uso del transporte público.

La mejora de la sostenibilidad del sistema de transporte público metropolitano descansa en el fomento del transporte público, el transbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte del Consorcio, y la mejora de la calidad del servicio.

#### **ACT.1.1.1 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en áreas metropolitanas**

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación, 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.
- \* 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 planificación de una nueva 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.

\*Promoción de la intermodalidad entre distintos modos de transporte en bus interurbano y/o metropolitano, en tren, cercanías, modo no motorizados.

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

### **OO.2.1 Incorporar los sistemas de información y señalética con enfoque de género**

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

#### **ACT.2.1.1 Revisión de la perspectiva de género en los sistemas de información**

En todas las áreas vinculadas o afectadas por el sistema de transporte metropolitano se ha atendido a la perspectiva de género, especialmente en la elaboración de la nueva Carta de Servicios del Consorcio en su redacción.

#### **ACT.2.1.2 Planificación de las 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.



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



## **1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN**

### **1.1 Competencias de la sección**

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

Basándose en lo expresado anteriormente, 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. Artículo 2 sobre organización general de la Consejería en apartado 3 dispone "Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (...)" y entre las entidades adscritas se cita al "d) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería" y el artículo 10.3. señala que " se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía."

### **1.2 Estructura de la sección**

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

## **2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN**

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

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

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

## **3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN**



**OE.1 Aumentar la sostenibilidad y consolidar la participación del transporte público metropolitano**

En el ejercicio 2025 tanto en materia de movilidad como en sostenibilidad se propone como objetivo fundamental consolidar el incremento de viajeros del 59,05% conseguido mediante la mejora de la cobertura, seguridad y accesibilidad del servicio y fomentar la intermodalidad entre el transporte público urbano, interurbano y los modos de transporte no mecanizados.

Un equilibrio en el reparto modal mediante el trasvase de personas usuarias del vehículo privado al sistema de transporte colectivo.

**OE.2 Planificar la movilidad con perspectiva de género**

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 2025 se implantarán nuevos servicios para la conciliación familiar concretamente servicios a universidades y centros de estudios.

**OE.3 Integrar el desarrollo sostenible medioambiental en el transporte público**

Reducir emisiones contaminantes y ruido , y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad.

Potenciar la renovación de la flota de autobuses en vehículos más respetuosos con el medio ambiente (híbridos , eléctricos, gas..)

## **4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO**

### **4.1 Breve explicación de la estructura del gasto**

La estructura del gasto se compone de:

- \* Gastos de personal- Gasto de sueldos y salarios, antigüedad y seguros sociales de los trabajadores del consorcio.
- \* Gastos corrientes bienes y servicios- Gastos de estructura y funcionamiento del consorcio de transportes.
- \* Gastos financieros- Hasta la fecha el consorcio no tiene gastos financieros.
- \* Transferencias corrientes- Transferencias para el pago de los operadores de transporte para liquidaciones interurbanas, urbanas y mejoras de servicio.
- \* Inversiones reales- Inversiones que realiza el consorcio de transporte en materia de obras, movilidad etc..
- \* No existen transferencias de Capital.



<b>Capítulos</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	309.592	4,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	206.047	3,1
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	5.902.989	88,9
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>6.418.628</b>	<b>96,7</b>
6 INVERSIONES REALES	221.154	3,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>221.154</b>	<b>3,3</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>6.639.782</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>6.639.782</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

CAPITULO II del presupuesto de gastos.

Dentro del capítulo II gastos corrientes está el gasto por servicio de recaudación.

Dicho gasto es el coste de la comisión de logista. Es una partida que se ha incrementado de forma considerable, aunque actualmente hay menos ingresos debido a las bonificaciones y por lo tanto, las recargas son menores, dichas bonificaciones son temporales.

Hay que prever que tras el aumento de viajeros durante este ejercicio (59,05% respecto al año 2022), aumentarán por lo tanto los ingresos en red de ventas y a su vez las comisiones de logista.

La partida de mantenimiento de postes y marquesinas conlleva el mantenimiento de 450 postes, 150 marquesinas al igual que el pintado de paradas. Cubre el mantenimiento de máquinas desatendidas (3) al igual que paneles digitales (21).

El mantenimiento del servicio de bus + bici también forma parte de dicha partida. En definitiva todos éstos activos precisan de dotación presupuestaria para su mantenimiento.

Estudios y trabajos técnicos

La partida "Estudios y trabajos técnicos" durante el ejercicio anterior y el actual, el gasto del Centro de Atención al Usuario ha aumentado considerablemente debido al aumento de viajeros (59,05% respecto a 2022). Todo ello conlleva a un incremento en llamadas de usuarios para atender horarios 24 horas x 7 días a la semana y por lo tanto, un incremento en el coste del servicio.

La contratación externa para segundo nivel también entra dentro de la misma partida. El consorcio de transportes metropolitano del área de Almería no tiene personal cualificado para poder atender el segundo nivel de informática. Actualizaciones de la plataforma y sobre todo problemas de subida de viajeros vía GPS hacen necesaria la contratación de servicios externos para poder sacar las liquidaciones mes a mes de forma correcta y poder así pagar al operador.

Por otro lado, la migración hacia la nueva tarjeta abre la posibilidad a la implantación de nuevos títulos como bonos de 10 viajes, bono turista etc...y para ello hay que tener en cuenta una empresa externa que se encargue de adaptar el chip a dichas bonificaciones y títulos. Ello conlleva un coste necesario presupuestar.



#### CAPITULO IV

En cuanto a mejoras de servicio destacar que debido a la creciente subida de viajeros es necesario implementar mejoras de servicio para dar cobertura a las nuevas necesidades dado que la situación actual de las concesiones no las contempla.

#### CAPITULO VI Inversión

- \* CTAL consultoría obras 2025
- \* Redacción de Proyecto obra La Cepa
- \* Redacción de Proyecto aglomerado paradas Níjar
- \* CTAL. postes y marquesinas 2025
- \* Instalación de 20 postes
- \* Instalación de 5 marquesinas
- \* CTAL sistemas procesos información 2025
- \* Instalación de 5 paneles de información dinámica
- \* CTAL obras ámbito consorcio 2025
- \* Aglomerado de paradas en Níjar
- \* Obras de señalización horizontal y vertical en el ámbito
- \* Remodelación parada en Hortamar (Roquetas de Mar)
- \* Remodelación de parada en Pechina
- \* Remodelación de parada en La Cepa (Huércal de Alme-ría)
- \* Remodelación de parada en Dalías
- \* Remodelación de parada en Los Llanos de Vícar
- \* Remodelación de parada en Balanegra

### 5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

La principal novedad respecto al presupuesto vigente es el incremento de aportación en capítulo IV para dar cobertura al crecimiento de viajeros.

Se ha previsto que para el ejercicio 2025 haya más de 6,7 millones de viajeros sumando urbano y metropolitano. Dicha cantidad implica unas compensaciones muy superiores a las de ejercicios anteriores.

### 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La partida mayoritaria dentro de la estructura del gasto es la destinada al pago a los operadores de transporte, capítulo IV.

El ejercicio 2025 la previsión es mantener los viajeros actuales lo que supone un incremento en la dotación presupuestaria del capítulo IV.



<b>Programa</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	6.639.782	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>6.639.782</b>	<b>100,0</b>

## **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, Dalías, Roquetas de Mar, Vícar, El Ejido, La Mojonera, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar, Viator y Níjar, junto con la Diputación provincial de Almería.

Para el ejercicio 2025 se contemplan la entrada de 3 ayuntamientos más, Carboneras, Alhama y Tabernas.

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 de la 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).

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 interurbanos 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 sostenibilidad y consolidar la participación del transporte público metropolitano**



**OO.1.1 Aumentar el uso del transporte público interurbano en un 10% disminuyendo la participación del vehículo privado**

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.

El hecho de haber aumentado un 59,05% los viajeros con respecto al ejercicio 2023 ha hecho que se superen todas las previsiones efectuadas. Para el ejercicio 2025 hay que tener en cuenta que no se va a contar con las ayudas al transporte, por lo que fidelizar al viajero actual es una de nuestras metas. La previsión de crecimiento es del 10%.

**ACT.1.1.1 Renovación y mantenimiento de marquesinas**

Para el ejercicio 2025 se prevé la instalación de 5 nuevas marquesinas.

**ACT.1.1.2 Acciones de mantenimiento o sustitución de postes**

El consorcio tiene previsto para el ejercicio 2025 la implantación de 20 nuevos postes dentro del área metropolitana de Almería.

**OO.1.2 Ofrecer información de calidad al usuario del 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 Fomento y mejora de la coordinación intermunicipal**

Fomentar la coordinación entre los municipios consorciados para tratar temas de movilidad, obteniendo sinergias y mejorando el sistema de transporte a la ciudadanía.

Reuniones trimestrales para analizar las necesidades.

**ACT.1.2.2 Mantenimiento e instalación de nuevos paneles informativos para el usuario**

En la actualidad, el Consorcio dispone de 21 paneles de información dinámica. Durante el 2025 se van a revisar todos los paneles para ofrecer un servicio fiable al usuario ya que actualmente dan muchos problemas de conexión, así como la implantación de 5 paneles más.

**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.



Reducir barreras que puedan dificultar o impedir los desplazamientos de las personas con movilidad reducida, de personas mayores. Buscando lograr la accesibilidad universal.

**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 dicha situación es mejorar la iluminación en las marquesinas que el consorcio tiene en las zonas más despobladas.

**OO.2.2 Mejorar la seguridad de los desplazamientos**

Para reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones a las personas más vulnerables.

**ACT.2.2.1 Reducción de barreras en postes y marquesinas**

Analizar la flota actual de postes y marquesinas para ver que barreras puedan dificultar o impedir los desplazamientos de las personas con movilidad reducida.

**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 el desarrollo sostenible medioambiental en el transporte público**



**OO.3.1 Potenciar renovación de flotas de vehículos para reducir emisiones**

Reducir emisiones contaminantes y ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad. Potenciar la renovación de los vehículos de las empresas concesionarias, a vehículos más respetuosos con el medioambiente.

**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 Impulso del 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 Instalación 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 Guijarrosa. Disfrutando todos ellos de la oferta de transporte público metropolitano y urbano, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por el citado Consorcio.

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

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 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.

## 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".

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba presenta la siguiente estructura: Presidencia, Consejo de Administración y Dirección Gerencia.

## 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 ha finalizado su 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).

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, paneles informativos 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 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 interurbano del 20% respecto a 2023, incremento de la demanda en autobús urbano siendo del 65% respecto a 2023, 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 4% y un uso promedio en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba 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 2025, y se corresponden principalmente con el proyecto de mejora de paradas y suministro de nuevas marquesinas así como la mejora de los sistemas de planificación e información del Consorcio de Córdoba.

Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	206.580	4,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	183.348	4,0
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.946.572	87,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>4.336.502</b>	<b>95,7</b>
6 INVERSIONES REALES	75.609	1,7
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	120.000	2,6
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>195.609</b>	<b>4,3</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>4.532.111</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>4.532.111</b>	<b>100,0</b>

#### 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" destinado a compensar a los operadores de servicio de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general del ámbito territorial del Consorcio por la menor recaudación tarifaria, así como las mejoras de servicio de transporte.

Dicho gasto se incrementa al considerar el aumento de la demanda de transporte público interurbano respecto al ejercicio 2023 y de demanda del transporte urbano.

### 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 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 comprendida dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

<b>Programa</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	4.532.111	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>4.532.111</b>	<b>100,0</b>

### 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 2025 y a través del Programa 51B Movilidad e Infraestructuras de 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 han sido cedidas al Consorcio, y por otro lado con la financiación por parte de la Junta de Andalucía de las compensaciones a las empresas concesionarias de los servicios de Transporte público regular de viajeros de uso general por los déficit de explotación, así como la financiación de los gastos e inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios que igualmente son financiadas en exclusiva por la Junta de Andalucía.

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



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

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

Al mismo tiempo se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos, en el metrocentro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, en Metro de Sevilla, Metro de Málaga, Metro de Granada y el Tren Tranvía 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 2023 para el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba son los que a continuación se detallan:

- Tarjetas operativas del Consorcio: 88.351 tarjetas.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2023 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios): 2.471.712 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 con la perspectiva de género, está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

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

## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**

### **OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano**

#### **OO.1.1 Fomentar el 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 2025 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 2025, 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 2025 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, al Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, 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, Cajar, 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.

Una vez se someta al Plan de Transporte al Consejo Andaluz de Transportes, se trasladará a la Comisión de Viceconsejeros como trámite previo a la aprobación por el Consejo de Gobierno.

La aprobación definitiva del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible está prevista que tenga lugar a finales del ejercicio 2024.

## 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"

Conforme a lo dispuesto en los vigentes Estatutos del Consorcio, la estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos, con la naturaleza que se especifica:



1. Órganos de decisión:

- a) Presidencia del Consorcio.
- b) Vicepresidencia del Consorcio.
- c) Consejo de Administración.
- d) Comité Ejecutivo, en caso de su creación.
- e) Gerencia.

2. Órganos de consulta:

- a) Comisión Técnica.
  - b) Comisión de Participación Social.
2. Órganos de consulta:
- a) Comisión Técnica.
  - b) Comisión de Participación Social.

## 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 trabajado en la elaboración el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada (PTMAGR en adelante) es un plan estratégico que pretende avanzar en una nueva cultura donde la ciudadanía sea el eje central y busca disminuir los efectos negativos de la movilidad, mediante la promoción del transporte público, así como de modos más ecológicos, fundamentalmente el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento, así como el fomento de los desplazamientos a pie.

El Plan, una vez aprobado, será el instrumento básico para la planificación del sistema de transporte del Área Metropolitana de Granada, quedando enmarcado en la política medioambiental y de transporte de la Unión Europea, que hace referencia a los principios de intermodalidad, tarificación y control de emisiones y permitirán desarrollar en el futuro un análisis energético y medioambiental que cuantifique las mejoras medioambientales, a partir de las actuaciones que en el Plan se propongan.

La visión del Plan es alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en las aglomeraciones metropolitanas, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y la salud, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.



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**

En el año 2004, se implantó el Sistema Tarifario Integrado (STI) del Área de Granada. 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.

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

En 2025, 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.

En el capítulo VII se ha consignado el gasto para repintado de los autobuses del ámbito del Consorcio.



<b>Capítulos</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	700.205	2,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	784.742	3,0
3 GASTOS FINANCIEROS	300	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	24.312.450	93,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>25.797.697</b>	<b>98,8</b>
6 INVERSIONES REALES	261.550	1,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	52.938	0,2
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>314.488</b>	<b>1,2</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>26.112.185</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>26.112.185</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En el presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada para 2025 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 partida 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

La novedad más relevante para la anualidad 2025 consistirá en la implantación de la nueva tarjeta de transporte "Desfire" que dispondrá de nuevas funcionalidades y una mayor gestión diferenciada. Otro hito importante será su implantación en una aplicación de teléfono móvil.

Se consideran igualmente relevantes las siguientes actuaciones:

- Actuaciones relativas al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, en particular los relacionados con la implantación de nuevas líneas coordinadas.

- Adecuación presupuestaria al importante incremento de la demanda de usuarios promovida en gran medida por las bonificaciones tarifarias que se han venido aplicando desde finales de 2022.



- 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 las tarifas de referencia o pago a operadores y mantenimiento de las tarifas a usuarios.
- Gestión y mantenimiento de aparcamientos seguros para bicicletas y otros medios de movilidad sostenible.

## 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	2025	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	26.112.185	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>26.112.185</b>	<b>100,0</b>

### PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

#### 6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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".

Se reflejan a continuación, los retos estratégicos de instancias superiores que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada deberá asumir como propios y que han sido extraídos de los diferentes planes/programas vigentes a nivel europeo, estatal y autonómico:

1. Mitigación del cambio climático (mediante la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la reducción del consumo de energía y el uso de energías renovables, de acuerdo a la Ley 8/2018 de Cambio Climático de Andalucía, al Plan Nacional de Energía y Clima y al Plan Andaluz de Acción Climática (PAAC). Valores objetivo:



" Reducción de aproximadamente el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero entre 2020 y 2030. (Fuentes: Ley 8/2018 de Cambio Climático de Andalucía, PAAC y Plan Nacional de Energía y Clima).

" Reducción de aproximadamente el 30% del consumo de energía entre 2020 y 2030. (Fuentes: PAAC y Plan Nacional de Energía y Clima).

2. Adaptación al cambio climático (mediante la reducción del riesgo climático).

3. Cumplimiento de los umbrales ambientales (mediante la reducción de las emisiones contaminantes de NOx, CO, PM10, PM2.5, etc., y la reducción del ruido y vibración, de acuerdo a la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire).

4. Mejora de la seguridad (mediante la reducción de muertes y lesiones graves, de acuerdo al Marco de la política de seguridad vial de la UE 2021-2030 - Próximos pasos hacia una "Visión Cero"). Valores objetivo:

" Reducción del 50% de muertes en accidentes de tráfico para 2030. (Fuente: Marco de la política de seguridad vial de la UE 2021-2030 - Próximos pasos hacia una "Visión Cero").

" Reducción del 50% de lesiones graves en accidentes de tráfico para 2030. (Fuente: Marco de la política de seguridad vial de la UE 2021-2030 - Próximos pasos hacia una "Visión Cero").

5. Mejora de la accesibilidad metropolitana (mediante la reducción del tiempo de viaje entre municipios en transporte público).

6. Mantenimiento de la sostenibilidad financiera del Transporte Público (mediante el aumento en la relación [ingresos por tarifas] / [costos de operación y mantenimiento] para los servicios de transporte público).

Señalar que 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 2025 asciende a 27.500.00 viajeros, de los cuales 15.125.000 son mujeres y el resto, 12.375.000, hombres.

Son numerosos los retos a los que debe enfrentarse el Consorcio en los próximos años, para ello en su presupuesto se han trasladados las actuaciones necesarias para poder impulsar y desarrollar los trabajos previstos en el Plan de Transporte Metropolitano Área de Granada.

En este marco destacan, entre otros, el estudio y gestión de las nuevas líneas coordinadas del ámbito metropolitano, la implantación de una red de aparcamientos seguros de bicicletas y la gestión de la nueva tarjeta de transporte válida en toda la red de transporte de Andalucía.

Con el fin de seguir aportando medidas en el ámbito del cambio climático, 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".

Conforme a lo establecido en sus Estatutos, la estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos de decisión:



- \* Presidencia del Consorcio: corresponde a quien ostente la titularidad de la Consejería de la Junta de Andalucía competente en materia de movilidad y transportes: Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- \* Vicepresidencia del Consorcio: corresponde ejercer la Vicepresidencia 1ª a quien represente al Ayuntamiento de Jaén y la Vicepresidencia 2ª a la persona representante de entre el resto de entidades locales consorciadas por acuerdo mayoritario de éstas en el Consejo de Administración.
- \* Consejo de Administración: es el órgano colegiado superior que gobierna y dirige el Consorcio, compuesto por representantes de todas las entidades consorciadas.
- \* Dirección Gerencia: Personal directivo profesional que dirige la gestión y administración del Consorcio sobre la base de las directrices establecidas por el Consejo de Administración y por su Presidencia.

## 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 núm. 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 transporte metropolitano de Jaén mediante el fomento del transporte público de los distintos modos de transporte (metropolitano y urbano) y potenciación de los desplazamientos a pie y en bicicleta, dotando de una mayor calidad y seguridad el servicio de transporte público en el área de Jaén 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, analizando datos desagregados por género sobre el uso del transporte público, patrones de movilidad, necesidades específicas y preocupaciones relacionados con la seguridad.

## **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 conceptos de servicios exteriores que incluyen los gastos destinados a cubrir el funcionamiento de la sede del Consorcio y el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transporte como 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.



<b>Capítulos</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	307.718	6,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	149.452	3,2
3 GASTOS FINANCIEROS	118	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.968.700	85,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>4.425.988</b>	<b>95,7</b>
6 INVERSIONES REALES	200.000	4,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>200.000</b>	<b>4,3</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>4.625.988</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>4.625.988</b>	<b>100,0</b>

#### 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" destinado a compensar a los operadores de servicio de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general del ámbito territorial del Consorcio por la menor recaudación tarifaria , así como las mejoras de servicio de transporte.

Dicho gasto se incrementa al considerar el aumento de la demanda de transporte público interurbano respecto al ejercicio 2023 y de demanda del transporte urbano (ciudad de Jaén y ciudad de Martos).

También se incluye el gasto derivado de la integración del Tranvía de Jaén en el sistema tarifario en el segundo semestre de 2025 y el consiguiente incremento en el número de transbordos en los modos urbanos.

## 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.
- \* Desarrollo de las medidas a corto plazo tras la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.
- \* Plan de paradas accesibles y visibles.
- \* Mejoras en la calidad del servicio a la ciudadanía mediante la implantación progresiva del tiempo real..

## 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO



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

<b>Programa</b>		<b>2025</b>	<b>%</b>
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	4.625.988	100,0
<b>TOTAL</b>		<b>4.625.988</b>	<b>100,0</b>

## **PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**

### **6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública**

El citado Programa presupuestario es asignado al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, como organismo adscrito a la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

La gestión de este Programa presupuestario se fundamenta en el principio de eficiencia del gasto, teniendo en cuenta por un lado, el carácter asociativo del Consorcio entre Administraciones Públicas con la financiación que aporta cada una de ellas 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, 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.

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 andaluzas.

El Consorcio constituye 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. Todas las actuaciones del Consorcio en consecuencia estarán determinadas conforme a la normativa en vigor de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

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 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, Escañuela, Cazalilla y Villanueva de la Reina, conforman una población de 290.354 residentes (148.004 mujeres y 142.350 hombres) lo que representa un 47% de la población de la provincia de Jaén 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 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 toda la ciudadanía de las áreas metropolitanas y mejorando la seguridad vial.
- \* Ambiental, reduciendo emisiones, mejorando la calidad del aire y por tanto la salud de la población.
- \* Económico, optimizando recursos materiales como infraestructuras, material móvil y combustibles.

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 o tarjeta de transporte, concebido para despenalizar los transbordos entre modos, favoreciendo económicamente a las usuarias y usuarios recurrentes del transporte colectivo. 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.

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. (Metro de Sevilla, Granada, Málaga, Tranvía y servicio marítimo de Bahía de Cádiz, Renfe Cercanías de Cádiz, así como medio de pago para adquirir cualquier título de otros servicios de Cercanías de Renfe en Andalucía).

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.

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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo cuenta con los siguientes datos a cierre del ejercicio 2023:

- \* Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén: 70.334.



- \* Viajes totales gestionados (autobús metropolitano + viajes en urbano con tarjeta Consorcio): 1.429.263.

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.

## **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 para el ejercicio 2025 consistirán en:

- \* Realizar y colaborar 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 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.
- \* Actualización y revisión de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los municipios del área metropolitana, necesarios para adaptar los planes existentes a las nuevas necesidades de la población, como el aumento de la densidad urbana o el cambio en los patrones de desplazamiento.

#### **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 el ejercicio 2025 son:

- \* Incremento de la utilización del transporte público mediante su fomento en el área metropolitana de Jaén con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta con menor coste al usuario.
- \* 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, actualizando, renovando y mejorando la visibilidad, 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 favorecer la proximidad en especial en zonas de menor densidad de población.

#### **ACT.2.1.2 Formación del personal del Consorcio en género**

La formación en género para el personal, compromiso principal del I Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén es una actuación fundamental a realizar en el ejercicio 2025, tanto para promover un entorno laboral inclusivo y seguro, así como para sensibilizar al personal técnico sobre las desigualdades de género en el sistema de transporte y las dinámicas de acoso.

La identificación de desigualdades y establecimiento de medidas conllevará a un sistema de transporte más equitativo y seguro.

#### **ACT.2.1.3 Creación de mesa del transporte por la igualdad**

Con la entrada en vigor de las nuevas concesiones, se creará la mesa de transporte por la igualdad con



los adjudicatarios de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, como medio para poner en común las actuaciones desarrolladas por los operadores y el Consorcio en materia de igualdad de género.

**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 2025 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 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; Fue constituido el 18 de septiembre de 2003 con arreglo a la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación Municipal de Andalucía y 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).

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

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 materializaron en 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.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, aprobado mediante Decreto 253/2023, de 3 de octubre, (BOJA número 202 de 20 de octubre de 2023), busca construir la estrategia de servicios e infraestructuras de transporte en el ámbito de actuación del Área metropolitana de Málaga, determina los municipios de la Provincia de Málaga que pueden formar parte del Consorcio y 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 considerando las especificidades del área metropolitana de Málaga.

Son los citados Estatutos del Consorcio, aprobados por acuerdo del Consejo de Gobierno de 30 de julio de 2019, los que determinan sus competencias y actuaciones, así en su artículo 4.1 señala , que el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga tiene competencia 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



podieran suscribirse con las empresas operadoras de transporte, conforme a las competencias que le hayan sido atribuidas por las Administraciones consorciadas.

k) Participación y gestión, en su caso, del desarrollo de contrataciones, actuaciones y proyectos comunes de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.

l) Las que encomienden las administraciones mediante convenio interadministrativo dentro del ámbito y objeto del Consorcio.

## 1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2, apartado 3, determina que queda adscrito a la Consejería: "k) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga"; El artículo 10.3. señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

De otra parte, la Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, de fecha 22 de diciembre de 2004, publicada en el BOJA número 6 de 11 de enero de 2005, atribuyó al Consorcio competencias en materia de Servicios de Transporte Público regular permanente de viajeros por carretera de uso general, y mediante acuerdo del Consejo de Administración de 23 de noviembre de 2005, se aceptaron las competencias atribuidas y se distribuyeron entre los distintos órganos del Consorcio (Comité ejecutivo y Gerencia).

En cuanto a la estructura organizativa del Consorcio como centro directivo único, es el artículo 10.º de sus Estatutos el que la define, estando constituida por los siguientes órganos, con la naturaleza que se especifica:

1. Órganos de decisión:

a) Presidencia del Consorcio.

b) Vicepresidencia del Consorcio.

c) Consejo de Administración.

d) Comité Ejecutivo.

e) Gerencia.

2. Órganos de consulta:

a) Comisión Técnica.

b) Comisión de Participación Social.

## 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), fue 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 elaboró igualmente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Plan de Movilidad Sostenible, siendo el instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Málaga.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, aprobado mediante Decreto 253/2023, de 3 de octubre, 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. 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.

La estrategia de desarrollo del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga está perfectamente conectada con el objetivo de multimodalidad, y atención de las necesidades de movilidad de los ciudadanos de forma sostenible en consonancia con la estrategia de la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Junta de Andalucía, impulsando y realizando actuaciones que incorporen medidas que favorezcan la accesibilidad universal de la ciudadanía a los bienes y servicios. Como elemento básico para potenciar el uso del transporte público, se cuenta con la tarjeta de transporte metropolitano, único título válido para realizar intermodalidad/trasbordo entre los diferentes modos de transporte público en todas las Áreas de Transporte metropolitano de Andalucía.

### **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 2025 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.

El Capítulo 2 recoge los gastos corrientes en bienes y servicios que incluyen aquellos gastos de estructura que, aun siendo necesarios para el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transportes, no están directamente asociados a los servicios de transporte; como son el mantenimiento correctivo y conservación de marquesinas, postes y ventanas, teléfono de atención al usuario (Call-Center Andaluz) o los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos. Incluye, por otro lado, los nuevos gastos fijados proporcionalmente para el nuevo contrato de servicio común para establecimiento y la gestión de la red de ventas de la tarjeta de todos 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, por otra parte, las aportaciones a las empresas privadas para el fomento de transporte público. Es el gasto más importante y que mas sube en el Presupuesto respecto a los anteriores debido al incremento constante de la demanda de viajeros, es la integración tarifaria de RENFE cercanías y la incorporación de siete municipios adicionales al Consorcio. Otros aspectos que justifican el incremento de este capítulo, es la subida de las tarifas de referencia en 2025 no repercutibles al usuario y la atención al crédito necesario para compensaciones en concepto de mejoras de servicio y el restablecimiento de equilibrio económico a los operadores concesionales.

En el Capítulo 6 se contemplan las inversiones a realizar como la ejecución de nuevas paradas de transporte con paneles informativos en los nuevos municipios incorporados en el año 2024 y que se ejecutarán en 2025, así como el software para la sustitución de la tarjeta o título de transporte Mifare a la tecnología Desfire y el mantenimiento del sistema de pago por identificación con la integración de las tarifas “joven y familia numerosa”.

Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	831.373	3,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.044.403	4,7
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	20.350.302	90,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>22.226.078</b>	<b>99,2</b>
6 INVERSIONES REALES	195.330	0,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>195.330</b>	<b>0,8</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>22.421.408</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>22.421.408</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte, (capítulo 4) 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:

- Realidades como la integración del Cercanías de Renfe, la nueva tarjeta o título de transporte que producirá su afianzamiento con una mayor penetración de la misma, y los nuevos usuarios como consecuencia de la integración de nuevos municipios en el año 2024, supondrá un mayor uso creciente del transporte público en el año 2025, lo que requiere adecuar los ingresos y gastos presupuestarios a una mayor demanda de usuarios.

- La aprobación definitiva del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, con la ampliación de siete nuevos Ayuntamientos, supuso 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, conllevando unas cargas adicionales de trabajo y actividades que han de ser asumidas por el Consorcio conforme al artículo 4 de nuestros Estatutos, tales como la coordinación y gestión del citado Plan de Movilidad, siendo el Consorcio de Transporte el responsable del comité que realiza las funciones de seguimiento y evaluación de las actuaciones previstas en dicho Plan de Transporte.

## 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 en el programa 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transporte.

<b>Programa</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	22.421.408	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>22.421.408</b>	<b>100,0</b>

### PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

#### 6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Corresponde a la Administración de la Junta de Andalucía y al Consorcio Transporte Metropolitano del Área de Málaga, según la legislación actual en materia de transporte, la realización de sus funciones en relación a los contratos de concesión de transporte público regular de uso general por carretera, cuyos tráficó 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.

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 que aporta cada una de ellas para 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.



Dentro de esa 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 Transportes, como entidad de derecho público de carácter asociativo, adscrito a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, 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 como las viarias con preferencia al transporte público o los metros y tranvías y la otra es, la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios Metropolitanos de Transporte, teniendo en cuenta que el 93% de la demanda de transporte público en Andalucía se realiza en los ámbitos metropolitanos.

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.

Siendo el Consorcio de Transporte metropolitano del Área de Málaga la organización o fórmula administrativa adoptada por la Junta de Andalucía para gestionar los servicios de transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Málaga, 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 la 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 disminuyendo la participación del vehículo privado**

En cuanto al Objetivo Operativo de fomentar el uso del transporte público frente al privado, se mantiene un año mas como objetivo fundamental, el conseguir una mayor participación del transporte público en el área



metropolitana de Málaga mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad, fomentando una mayor participación con la implantación de nuevos medios tecnológicos que faciliten el uso del transporte público y por ende un incremento de la demanda total que se cuantifica desagregada por sexo.

**ACT.1.1.1 Cuantificación de la demanda y número de personas usuarias del transporte público**

La consecución de los objetivos de esta actividad, es la realización de las estadísticas y estudios de las personas usuarias segregadas por sexo para cuantificar y mejorar en todos los ámbitos la movilidad sostenible en el Área de Málaga, siendo su principal línea la cuantificación de la demanda y número de personas usuarias del transporte público en el citado ámbito, analizando 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 que permiten realizar las liquidaciones que mensualmente emite el Consorcio a los diferentes operadores de transporte público que tienen rutas adscritas al mismo, se concretan en las estadísticas de viajes en transporte público del área metropolitana de Málaga que son accesibles al público desde la web del Consorcio ([www.ctmam.es](http://www.ctmam.es)). En dichas estadísticas se incluye la tasa de variación en la demanda del uso de transporte público desagregado por sexo y por tanto categorizado como G2.

**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 el transporte público del Consorcio en especial con el uso como título de transporte de nuestras tarjetas, fomentando una nueva cultura de la movilidad en el que los modos y vehículos de movilidad personal como la bicicleta desempeñen un mayor papel y más sostenible en el transporte público. Todas las demandas de información de la ciudadanía por vía telefónica y telemática se contabilizaran desagregadas por sexo.

**ACT.1.2.1 Información y atención a las personas usuarias del Consorcio**

Con esta actividad se persigue mejorar la información y atención a las personas usuarias del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, ofreciendo información de calidad a las mismas. 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 Málaga. Para ello, se elaboraran las estadísticas de demanda de información desagregadas por sexo.

Las actividades que se realizan dentro de esta actuación son:

- Actualizar los horarios en todos los postes y marquesinas.
- Acciones de implantación y mantenimiento de paneles informativos.
- 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.
- En el año 2025, con motivo de la migración de la tecnología Mifare a la Desfire con la implantación de los nuevos títulos de transporte, se realizará una campaña de publicidad, divulgando las ventajas económicas asociadas a su uso.

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

**OO.2.1 Mejorar la seguridad en la intermodalidad con perspectiva de género**



Para el ejercicio 2025 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 y la reducción de la violencia de género, habilitando zonas con mejoras en la accesibilidad y la seguridad.

**ACT.2.1.1 Planificación de las paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad**

Las nuevas paradas de transporte con marquesinas que se ejecuten y/o establezcan, así como las actuaciones correctivas a realizar en dichas paradas, 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.

Se concreta en la instalación de paradas de marquesinas con los citados factores de seguridad, a efectos de dotar de mayor seguridad y de infraestructuras de calidad, adaptándolas desde la perspectiva de género.



**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 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.

De acuerdo con el Art. 4º de sus Estatutos, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, tiene competencia en las siguientes materias:

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



k) Participación y gestión, en su caso, del desarrollo de contrataciones, actuaciones y proyectos comunes de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.

l) Las que encomienden las administraciones mediante convenio interadministrativo dentro del ámbito y objeto del Consorcio.

## 1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, (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: ... l) 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".

La estructura orgánica del Consorcio la constituyen los siguientes órganos

Órganos de decisión:

- \* Presidencia del Consorcio.
- \* Vicepresidencia del Consorcio.
- \* Consejo de Administración.
- \* Comité Ejecutivo.
- \* Gerencia.

Órganos de consulta:

- \* Comisión Técnica.
- \* Comisión de Participación Social.

## 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 es 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 2025 se concretan en los siguientes capítulos:

Capítulo I, gastos de personal.

En este capítulo se recogen:

Las retribuciones del Director Gerente y personal de alta dirección.

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

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

Capítulo II, bienes corrientes y servicios.

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

En relación a las dotaciones para atender gastos corrientes de funcionamiento del Consorcio, se mantiene la misma línea de contención del gasto corriente operativo de ejercicios anteriores. Pueden destacarse las siguientes dotaciones principales:

a) Trabajos realizados por otras empresas que comprenden básicamente los servicios de información al usuario:

- \* Número único de información al usuario.
- \* Oficinas presenciales de información al usuario.

b) Servicios de gestión de la red de venta y recarga de tarjetas, que experimentan un descenso con respecto al año anterior en paralelo con los ingresos derivados de la citada red.

c) Suministro de tarjetas de transporte. En esta aplicación se ha recogido la previsión de compra de nuevas tarjetas derivadas del proceso de migración de los Consorcios de Transporte de Andalucía a una nueva tecnología sin contacto.

d) Reparaciones, conservación y mantenimiento:

- \* Mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento de paradas y aparcabicicletas.
- \* Maquinaria, instalaciones y utillaje (aire acondicionado, elevador, extintores, fotocopiadoras, fax, SAI, alarma, sistema contra incendios, centro de proceso de datos, etc.).

Capítulo III, gastos financieros.



Importe destinado a eventuales intereses devengados por retraso en el pago de obligaciones.

Capítulo IV, transferencias en bienes corrientes.

Este capítulo es el que experimenta un mayor incremento con respecto al ejercicio anterior, motivado por el continuo 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 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) Liquidaciones practicadas por cancelaciones realizadas en la red de cercanías de RENFE.
- c) Mejoras de servicios adicionales a los previstos en las concesiones.

Capítulo VI, inversiones reales.

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

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



<b>Capítulos</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	787.789	1,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.787.798	3,2
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	52.236.436	93,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>54.822.023</b>	<b>98,0</b>
6 INVERSIONES REALES	1.108.951	2,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>1.108.951</b>	<b>2,0</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>55.930.974</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>55.930.974</b>	<b>100,0</b>

#### 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 2024, a lo que se suma la utilización de la tarjeta en la red de cercanías de RENFE para realizar cancelaciones.
- \* 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.
- \* Continuidad del plan de acondicionamiento y mejora de la seguridad en las paradas metropolitanas.



- \* Se espera la finalización del proceso de migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.
- \* Impulso de nuevos proyectos de inversión tecnológica con incidencia directa en el fomento del transporte sostenible.
- \* Potenciación de la movilidad eléctrica en el área Metropolitana, mediante la instalación de estaciones de recarga de autobuses eléctricos.
- \* Actuaciones sobre otros modos de transporte sostenibles y participación en su desarrollo.
- \* Adecuación de la RPT 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 del programa 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transporte.

<b>Programa</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	55.930.974	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>55.930.974</b>	<b>100,0</b>

### 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, km<sup>2</sup>, 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 el 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 por 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, 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 se sigue dando 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 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 perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad, orientación a reducir la violencia contra las mujeres**

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".

La estructura organizativa del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, la constituyen los siguientes órganos, con la naturaleza que se especifica, según dispone el artículo 10 de sus Estatutos:

### 1. Órganos de decisión:

- a) Presidencia del Consorcio.
- b) Vicepresidencia del Consorcio.
- c) Consejo de Administración.
- d) Comité Ejecutivo, en caso de su creación.
- e) Gerencia.

### 2. Órganos de consulta:

- a) Comisión Técnica.
- b) Comisión de Participación Social.

## 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.

Asimismo, la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda también ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, Plan de Movilidad Sostenible, que ha superado todos los trámites previos, que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área del Campo de Gibraltar. Este Plan fue aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (Decreto 276/2023, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible - BOJA n.233 de 5 de diciembre de 2023).

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

### **3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN**

#### **OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana**

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el Área del Campo de Gibraltar, mediante el fomento del uso del transporte público y el trasbordo entre distintos modos de transporte metropolitano y urbano, el uso de la tarjeta de transporte y la mejora de la calidad del servicio de transporte público.

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

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

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

### **4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO**

#### **4.1 Breve explicación de la estructura del gasto**

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

La primera comprende los gastos de sueldos y cargas sociales de la plantilla completa para el ejercicio 2025 que no sufre cambio respecto al ejercicio anterior y que recoge un nuevo trienio del personal.



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

El capítulo 3 incluye una pequeña partida de gastos financieros.

También se incluyen otros gastos de gestión corriente (capítulo 4) que corresponde a 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 interurbano del 20% respecto a 2023, incremento de la demanda en autobús urbano del 65% respecto a 2023, 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 4% y el uso promedio en el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar del billete sencillo y la tarjeta de transporte iguales a los existentes en 2019.

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

Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	280.340	6,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	209.325	5,0
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.600.000	86,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>4.089.765</b>	<b>97,7</b>
6 INVERSIONES REALES	96.375	2,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>97.000</b>	<b>2,3</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>4.186.765</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>4.186.765</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente más importantes son las del capítulo 4, concretamente la correspondiente a las aportaciones a operadores por compensación por menor recaudación tarifaria y mejoras de servicio, acordadas según los Contratos-Programa.

En el capítulo 2 también se encuentran partidas muy significativas, siendo las más destacadas: el mantenimiento preventivo de marquesinas y postes de paradas, el mantenimiento de primer nivel del nodo de explotación de Red



(NER) de la Red de Consorcios, cuya contratación tiene encomendada este Consorcio, el Centro de Atención al Usuario, así como la correspondiente al Servicio de Recaudación de ingresos procedentes de la Red de Ventas.

## 5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- \* Implantación de actuaciones contenidas en el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar (periodo 2023-2027). Una vez aprobado en diciembre de 2023, el Consorcio, junto a 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).
- \* Incremento de la penetración de uso de la tarjeta monedero respecto al billete sencillo, que sumado al aumento de viajeros, conlleva un mayor gasto en las liquidaciones a los operadores por menor recaudación.
- \* Proyecto de suministro e instalación de paneles en tiempo real en la estación de autobuses de Algeciras, como fase primera para una posterior implantación en el resto de estaciones y apeaderos de la comarca.
- \* 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 Campo de Gibraltar está comprendida dentro de la clasificación funcional en el programa 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.



Programa		2025	%
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	4.186.765	100,0
<b>TOTAL</b>		<b>4.186.765</b>	<b>100,0</b>

## 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 Tranvía 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 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 2023, las tarjetas operativas ascienden a 71.007, y los viajes totales gestionados, tanto en autobús metropolitano como los realizados en los transportes urbanos con la tarjeta del Consorcio, han sido de 2.088.521 viajes: 1.289.590 en transporte metropolitano y 798.931 en el transporte urbano de Algeciras y La Línea.

Así mismo, 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 2024 de alrededor del 20 % con respecto a 2019 de la demanda de viajes en transporte metropolitano y del 65% respecto a 2019 en el transporte urbano.

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, 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 en el ejercicio 2025, consistirán en:

- \* Colaboración en la implantación de las medidas del plan de transporte y de movilidad sostenible en el ámbito del Campo de Gibraltar, aprobado en diciembre de 2023.
- \* 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 realización de planes de inspección junto con el Servicio de Inspección de la Dirección General de Movilidad y Transportes para garantizar el correcto cumplimiento del servicio (expediciones, adaptación vehículos a PMR, etc.).

#### **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 2025, 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 2025 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 2025, 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 aprobado el I 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, establece que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente, se dictó Orden de 10 de marzo de 2004, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, BOJA 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.

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.

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.

### 1.2 Estructura de la sección

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.

La estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos, con la naturaleza que se especifica:

- 1) Órganos de decisión: (Presidencia, Vicepresidencia del Consorcio, Consejo de Administración, Comité Ejecutivo, en su caso, con funciones delegadas, Gerencia).
- 2) Órganos de Consulta:(Comisión Técnica y Comisión de Participación Social).

## 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, del cual se están valorando las alegaciones presentadas hasta el 27 de junio a su versión preliminar y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Cádiz.

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

### **3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN**

#### **OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano**

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

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

Implantar la perspectiva del género como un elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana de la Bahía de Cádiz, alineado con unos de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad.

### **4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO**

#### **4.1 Breve explicación de la estructura del gasto**

El presupuesto de gastos se distribuye en los siguientes capítulos: el capítulo I, que refleja los gastos de personal, el capítulo II los gastos corrientes, el capítulo IV las transferencias corrientes y el capítulo VI las inversiones reales.



<b>Capítulos</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	949.952	5,5
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.513.700	8,7
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	13.005.000	74,9
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>15.468.652</b>	<b>89,1</b>
6 INVERSIONES REALES	1.898.000	10,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>1.898.000</b>	<b>10,9</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>17.366.652</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>17.366.652</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El presupuesto del gasto contemplado para la anualidad 2025, 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.

En el Capítulo I se han mantenido los créditos existentes respecto a la anualidad anterior, al no haber existido incremento de plantilla de personal, manteniéndose los puestos existentes en 2024 y ajustándose los créditos al reconocimiento de nuevos complementos de antigüedad y a la posible subida salarial conforme a la ley de presupuestos aprobada para 2025.

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 desde 2024, que estará vigente en 2025.

Contempla el Capítulo IV, 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 crecimiento del capítulo, viene dado por la previsión del aumento de la movilidad y atención de la demanda en el modo autobús interurbano, en un 20% sobre el estimado al cierre de 2024, y teniendo en cuenta la tendencia y datos obtenidos durante el primer semestre. Del mismo modo, se ha contemplado un incremento de demanda en el transporte urbano de un 65%, la revisión de la tarifa de referencia a los concesionarios de transporte por carretera, en vigor hasta el 30 de abril de 2025 de un 8,43%, y desde el 1 de mayo de 2025 una previsión de revisión del +4,0%. Se ha considerado igualmente, una consolidación de los valores de 2024 de penetración de utilización de la tarjeta de transporte de un 84,6%. Por otro lado, se 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 Trambahía. Por último, se ha utilizado como referente, la ejecución del Capítulo IV del Presupuesto de Gastos a la fecha y la previsión de



cierre.

En lo referido al Capítulo VI, se destaca el crédito contemplado para el suministro de nuevas embarcaciones. Habiendo sido declarado desierto el expediente de contratación de suministro de tres buques gemelos tipo catamarán, con destino al servicio de transporte marítimo regular de pasajeros perteneciente al Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz, en sesión del Consejo de Administración del 15 de mayo de 2024, se mantiene el crédito necesario para la anualidad 2025, para el desarrollo y ejecución del contrato con previsión de formalización e inicio en el último trimestre de 2024, una vez se licite un nuevo procedimiento de adjudicación de este contrato, 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, señalización de regulación, paneles terminales marítimas, marquesinas, materiales y repuestos embarcaciones o desarrollos software como el de venta anticipada del servicio marítimo con motivo de la migración del soporte 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:

-Habiéndose recuperado la demanda por encima del umbral de referencia, correspondiente al periodo pre-covid (2019) en la anualidad 2023, se estima un crecimiento de transporte público de un 20%, sobre la previsión de cierre de 2024.

-Consolidación de la mayor penetración de la tarjeta de transporte frente al billete en los valores alcanzados, como consecuencia de las bonificaciones aplicadas en sus tarifas desde septiembre de 2022, una vez que desaparezcan las mismas.

-Previsión de recuperación de la financiación de la entidad mediante unos mayores ingresos de la red de ventas, tras la eliminación de las bonificaciones actuales de las tarifas de la tarjeta de transporte.

## **6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO**

El total del presupuesto de gastos de este Consorcio, está comprendido dentro de la clasificación funcional del programa 51B Movilidad, Infraestructura Viaria y Transporte.



Programa		2025	%
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	17.366.652	100,0
<b>TOTAL</b>		<b>17.366.652</b>	<b>100,0</b>

## 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 relación 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 a 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 en la prestación de la demanda del transporte público metropolitano que gestiona el Consorcio, se ha producido a lo largo de la anualidad 2023, situándose al cierre del mes de diciembre, en un 93,94% del valor registrado en el mismo periodo del año 2019.



En el 2022, se incorporó 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 2023, 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 2023: 289.836 tarjetas de transportes.

- Viajeros totales gestionados a cierre de 2023 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 4.877.385 en modos metropolitanos (autobús interurbano y barco), en tráficos atribuidos al Consorcio, que realizan su viaje con títulos integrados y otros títulos.

- Viajeros totales en modos de transporte integrados tarifariamente en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz (urbanos, núcleo de Cercanías de Cádiz y Trambahía): 1.618.126.

- El sistema de transporte público metropolitano en el ámbito de la Bahía de Cádiz, registró como viajeros totales de la anualidad 2023, incluyendo modos metropolitanos gestionados e integrados tarifariamente: 6.495.511.

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 mantiene la propuesta de aplicar como objetivo fundamental continuar fomentando una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se debe 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). En estos momentos, el Plan se encuentra en información pública de su versión preliminar, con plazo para alegaciones abierto hasta el 27 de junio.



- Mantenimiento de la 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.
- Colaboración con el Ayuntamiento de Jerez de la Frontera para la definición del modelo de explotación de su Estación de Autobuses, que comprende entre la misma, la redacción de los pliegos que regirían la futura licitación en la gestión de este servicio público. Todo ello, de acuerdo a Convenio de Colaboración formalizado.
- Colaboración con el Ayuntamiento de Cádiz, para asistencia técnica en el proceso de licitación de la prestación de servicios de transporte urbano regular de viajeros de uso general del municipio, que permita el establecimiento de un modelo eficiente, sostenible e integrado de gestión de este servicio de transporte, de titularidad municipal, como eje vertebral del sistema de movilidad de la ciudad. Todo ello, de acuerdo a Convenio de Colaboración pendiente de su formalización.
- 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.
- Implantación del 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.
- Suministro y mantenimiento 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.
- Fomento de la integración tarifaria en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias, tras su puesta en servicio en 2022.
- Diseño, construcción y mejora de nuevas paradas/intercambiadores que garanticen la accesibilidad en las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas, estando previstas en el Área de la Bahía de Cádiz en los municipios de Cádiz capital, El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera.
- Actuaciones de mejoras en las infraestructuras asociadas a las Terminales Marítimas gestionadas por este Consorcio, y estudios como el necesario para el remodelación 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 la adjudicación de nueva concesión para la explotación del servicio marítimo que incorporará la sustitución sucesiva de la flota tipo Izar 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 2025, se continuarán manteniendo los servicios asociados al préstamo gratuito de bicicletas en terminales marítimas, 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. Prevista la entrega de la primera embarcación en 2025.

- Mantenimiento de realización de mejoras de servicio en concesiones de transporte regular por carretera, hasta la adjudicación de las nuevas concesiones puente, que prevén su inclusión, a excepción de los refuerzos que resulten necesarios.

- 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 2024, 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 Aumentar la intermodalidad y seguridad del Consorcio de Transportes con perspectiva de género**

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.

### **OO.2.2 Aplicar el enfoque de género en los nuevos sistemas de información y señalética**

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 2025, en el ámbito señalado en el punto ACT.2.2.1, 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, prevista para finales de 2024, que se encuentra en tramitación, en exposición pública de su 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 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 la anualidad 2025 en el Consorcio así como en el Plan de Transporte, se mantendrán 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**

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 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.

Para el ejercicio 2025, cuenta además con una partida de inversiones, para la ejecución del Programa de Impulso a la Rehabilitación de Edificios Públicos (PIREP).

La ejecución de este Programa de Impulso a la Rehabilitación de Edificios Públicos (PIREP), financiado con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), está alineada con los objetivos y pilares estratégicos de la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía (ETEA) Horizonte 2027, aprobada por el Consejo de Gobierno el 10 de mayo de 2022.

La rehabilitación de edificios públicos mediante el PIREP, con fondos del MRR, busca mejorar la eficiencia energética y reducir la huella de carbono de las infraestructuras públicas. Esto se alinea directamente con el pilar de la sostenibilidad y la transición ecológica establecido en la ETEA, que apuesta por una Andalucía más sostenible y resiliente frente al cambio climático, promoviendo un uso eficiente de los recursos energéticos.

Igualmente, el PIREP apoya la modernización y mejora de las infraestructuras públicas, contribuyendo a la mejora del capital físico y social de Andalucía, que es un componente clave de la ETEA. Esta estrategia busca dotar a la región de infraestructuras modernas que impulsen la competitividad y mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.



<b>Capítulos</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	43.697	0,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	39.500	0,6
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>83.197</b>	<b>1,2</b>
6 INVERSIONES REALES	6.842.050	98,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>6.842.050</b>	<b>98,8</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>6.925.247</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>6.925.247</b>	<b>100,0</b>

#### 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).

Para el ejercicio 2025, cuenta además con una partida para la ejecución del Programa de Impulso a la Rehabilitación de Edificios Públicos (PIREP), que persigue la rehabilitación sostenible del parque público institucional de Comunidades Autónomas para todo tipo de edificios de titularidad pública y uso público, y que es financiado con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

## 5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Para el ejercicio 2025, el Consorcio Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada apostará por las inversiones que mejoren la eficiencia energética del edificio y reduzca la huella de carbono, como la instalación de placas fotovoltaicas, mejora de las envolventes térmicas, sectorización de zonas, y sustitución de lámparas por otras de bajo consumo.

## 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.



<b>Programa</b>	<b>2025</b>	<b>%</b>
76A ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL	6.925.247	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>6.925.247</b>	<b>100,0</b>

## **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 Granadase 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.

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.

##### **ACT.1.1.2 Mejora de la eficiencia energética del Palacio de Congresos de Granada**

El Palacio de Congresos de Granada apostará por las inversiones que mejoren la eficiencia energética del



edificio y reduzca la huella de carbono, como la instalación de placas fotovoltaicas, mejora de las envolventes térmicas, sectorización de zonas, y sustitución de lámparas por otras de bajo consumo.