



CONSORCIOS



CONSORCIO PUNTOS VUELA DE ANDALUCÍA



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

Al respecto de este epígrafe, indicar que su contenido se corresponde con la estructura y competencias recogidos en los decretos de estructura orgánica vigentes a la publicación del Decreto del Presidente de 5/2025, de 15 de octubre, por el que se modifica el Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías. Este Decreto se dicta por razones de eficacia, eficiencia y de actualización de la organización administrativa y del ámbito competencial para un adecuado desarrollo y planificación del programa político del Gobierno.

El Consorcio Puntos Vuela de Andalucía 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 Industria, Energía y Minas 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 Puntos Vuela de Andalucía 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 Puntos Vuela de Andalucía 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 Puntos Vuela de Andalucía se encuadra en la ejecución del "Plan Estratégico Vuela 2026-2029"

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.

Afección en la igualdad de género

- Incrementar la participación y capacitación digital de las mujeres, especialmente en municipios de menos de 20.000 habitantes, alcanzando a más de 150.000 mujeres que adquirirán competencias básicas y avanzadas en TIC, mejorando así su autonomía personal, su empleabilidad y su capacidad de emprendimiento.
- Fortalecer el empoderamiento femenino y su presencia en la economía digital, mediante la ejecución de actividades formativas, talleres y acciones de acompañamiento que incorporan la perspectiva de género en su diseño y metodología. Estas actividades contribuirán a que unas 25.000 mujeres mejoren su acceso al empleo, impulsen proyectos de emprendimiento o realicen trámites digitales de forma autónoma.
- Reducir las desigualdades en el acceso a los servicios públicos digitales, con la previsión de que más de 80.000 mujeres utilicen los Puntos Vuela para realizar gestiones de e-Administración, consolidando la igualdad en el ejercicio de derechos y el acceso a recursos públicos.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El presupuesto del Consorcio para el año 2026 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 2026 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 2026.



Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	1.714.229	50,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.697.314	49,6
3 GASTOS FINANCIEROS	1.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	3.412.543	99,7
6 INVERSIONES REALES	10.000	0,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	10.000	0,3
OPERACIONES NO FINANCIERAS	3.422.543	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	3.422.543	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El presupuesto del Consorcio Puntos Vuela mantiene una estructura similar a la del ejercicio anterior, garantizando la continuidad de las actuaciones y servicios prestados, sin perjuicio de una reducción en la financiación europea.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

El presupuesto del Consorcio Puntos Vuela para el año 2026 no presenta novedades significativas con respecto al año 2025

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La mayor parte del presupuesto del Consorcio para el año 2026 se ejecutara funcionalmente en la gestión del Proyecto Vuela en Andalucía



Programa		2026	%
12D	ESTRATEGIA DIGITAL	3.422.543	100,0
TOTAL		3.422.543	100,0

PROGRAMA 12D- ESTRATEGIA DIGITAL

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Reforzar las competencias digitales de la ciudadanía andaluza constituye un reto esencial para garantizar la cohesión territorial, la inclusión social y la competitividad económica en el contexto actual de transformación digital.

Según el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA, 2024), el 62,5 % de la población andaluza dispone de competencias digitales básicas o superiores, porcentaje todavía inferior a la media nacional. El Observatorio Nacional de Tecnología y Sociedad (ONTSI, 2023) indica que más del 93 % de la población utiliza internet semanalmente, con una brecha de género mínima, pero con diferencias notables asociadas a la edad, el nivel educativo y el entorno territorial. En los municipios rurales y de menor tamaño se registran mayores tasas de baja competencia digital y menor acceso a servicios públicos en línea, lo que agrava las desigualdades sociales y territoriales.

En este contexto, la intervención del Consorcio Puntos Vuela de Andalucía se alinea con los objetivos del Plan Plurianual de Actuación 2025-2030 de la Agencia Digital de Andalucía, que impulsa una digitalización inclusiva, sostenible y equilibrada en todo el territorio andaluz. Este plan refuerza la cooperación entre instituciones y promueve actuaciones dirigidas a mejorar las competencias digitales de la ciudadanía, reducir las brechas territoriales y fomentar el acceso equitativo a los servicios digitales.

Así, la actuación del Consorcio contribuye de forma directa a los compromisos establecidos en la Estrategia Digital Europea y en el Plan España Digital 2026, actuando como instrumento clave de vertebración territorial y de promoción de la igualdad de oportunidades en el ámbito digital andaluz.

Todas las actuaciones se orientan a impulsar la transformación digital del territorio andaluz, integrando la igualdad de oportunidades como principio transversal en coherencia con el Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres en Andalucía 2022-2028.

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 personas usuarias, especialmente mujeres del ámbito rural, de las TIC en Andalucía

Incrementar el número de personas usuarias, especialmente mujeres y colectivos en riesgo de exclusión, de nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en Andalucía, a través de la Red Puntos Vuela, para resolver necesidades vitales y mejorar su calidad de vida. La red, como servicio público inclusivo, garantiza la alfabetización digital universal sin discriminación por nivel formativo, género, edad o situación socioeconómica.

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 Acciones integradas de alfabetización digital, acompañamiento personalizado y acceso libre a servicios TIC en los Puntos Vuela

Se desarrollarán acciones integradas desde la Red Puntos Vuela para incrementar el número de personas que utilizan las TIC para resolver necesidades cotidianas y mejorar su calidad de vida. Esto incluye itinerarios de alfabetización digital adaptados a distintos niveles, acompañamiento personalizado en trámites electrónicos, y el acceso libre a equipos, conectividad y software en los centros.

Estas actividades estarán dinamizadas por los Agentes de Innovación de los Puntos Vuela, apoyadas por la infraestructura tecnológica existente y articuladas en colaboración con entidades sociales y administraciones locales. Se monitorizará a las distintas personas usuarias para comprobar que completan las acciones de forma exitosa.

ACT.1.1.2 Incremento de personas usuarias que acuden por primera vez a un Punto Vuela

Se desarrollarán acciones específicas para fomentar el acceso por primera vez a la Red Puntos Vuela de personas que hasta ahora no han utilizado sus servicios, con especial atención a mujeres del ámbito rural y colectivos en riesgo de exclusión digital. Estas acciones incluirán campañas informativas adaptadas al contexto local, colaboraciones con agentes comunitarios y jornadas o sesiones introductorias prácticas que permitan un primer contacto seguro, accesible y motivador con las tecnologías.

Se pondrá especial énfasis en crear un entorno de confianza que facilite la continuidad de uso, a través de acompañamiento personalizado desde el primer acceso. Se registrarán y hará seguimiento de las personas que acceden por primera vez, desagregando los datos por sexo, edad y territorio, para medir el impacto real en la ampliación de la base de personas usuarias.

ACT.1.1.3 Fidelización de personas usuarias en zonas rurales y vulnerables mediante servicios TIC continuados en la Red Puntos Vuela

Se implementarán acciones dirigidas a consolidar el uso habitual de la Red Puntos Vuela por parte de personas residentes en municipios de menos de 20.000 habitantes o en zonas en riesgo de exclusión, especialmente mujeres del ámbito rural. Las acciones incluirán formación en competencias digitales básicas y aplicadas, resolución de trámites cotidianos, actividades de dinamización orientadas al empleo y el emprendimiento, así como seguimiento personalizado para facilitar su continuidad.

Esta estrategia busca reforzar el vínculo con la red mediante una oferta estable, accesible y contextualizada, promoviendo que las personas participantes accedan de forma habitual a los recursos tecnológicos disponibles. El impacto se medirá en función del número de personas que utilizan los servicios de forma repetida durante el año, mediante un seguimiento individualizado para detectar y promover el acceso.

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

OO.2.1 Capacitar a la ciudadanía, especialmente a mujeres rurales, nuevas tecnologías a través de la red Vuela

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.

Afección en la igualdad de género



Este objetivo operativo tiene una incidencia directa en la reducción de la brecha digital de género en el medio rural, al centrarse en el fortalecimiento de las competencias digitales de las mujeres y en su empoderamiento económico a través del emprendimiento.

La capacitación en TIC no solo mejora su acceso a la información, los servicios públicos y las oportunidades laborales, sino que también refuerza su autonomía personal, su capacidad de decisión y su participación activa en el desarrollo de sus comunidades.

Además, al enfocarse en un entorno tradicionalmente masculinizado y con menor conectividad como el rural, se atiende a las múltiples formas de desigualdad interseccional que afectan a estas mujeres, alineando la intervención con los principios de equidad, inclusión y cohesión territorial recogidos en las políticas de igualdad. Así, este objetivo se convierte en un instrumento estratégico para garantizar una transformación digital con enfoque de género y justicia social.

ACT.2.1.1 Formación y acompañamiento TIC para la empleabilidad y el emprendimiento de mujeres rurales

Se desarrollarán itinerarios formativos y acciones de acompañamiento dirigidos a mujeres del ámbito rural, orientados a la mejora de sus competencias digitales, la empleabilidad y el emprendimiento digital. Las actividades combinarán formación práctica, asesoramiento personalizado y mentoría, y se ejecutarán desde los Puntos Vuela o en coordinación con entidades locales.

Se priorizará la participación de mujeres con baja cualificación digital, registrando el grado de finalización y su evolución respecto al total de personas asistentes..

Afección en la igualdad de género

La actividad está específicamente dirigida a reducir la brecha digital de género en el ámbito rural, mejorando las competencias digitales de las mujeres y fortaleciendo su autonomía económica. A través de formación y acompañamiento en TIC orientados a la empleabilidad y el emprendimiento, se impulsa su participación activa en la economía digital, visibilizando referentes femeninos y adaptando los recursos a sus necesidades reales.

ACT.2.1.2 Capacitación de mujeres rurales para la realización autónoma de trámites digitales en la e-Administración

Se pondrán en marcha acciones formativas y de acompañamiento dirigidas a mujeres del ámbito rural con el fin de mejorar su autonomía en la gestión de trámites digitales relacionados con la e-Administración. Las actividades se realizarán en los Puntos Vuela mediante sesiones prácticas, tutorías individuales y materiales adaptados, abordando certificados digitales, sistemas de identificación online, servicios públicos clave y procedimientos administrativos habituales.

Se priorizará a mujeres con escasa experiencia digital, y se registrará el número de participantes capacitadas respecto al total de personas usuarias de estos servicios.

Afección en la igualdad de género

La actividad contribuye a reducir la dependencia digital de las mujeres rurales, capacitándolas para realizar de forma autónoma trámites con la e-Administración. Esto refuerza su autonomía personal, el acceso igualitario a derechos y servicios públicos, y su participación activa en la vida social y económica. Se prioriza la atención a mujeres con menor nivel formativo o experiencia tecnológica, adaptando contenidos y acompañamiento a sus necesidades.

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 una herramienta innovadora y de fácil acceso a través de la red Puntos Vuela, 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.

Afección en la igualdad de género

Este objetivo operativo tiene un impacto clave en la promoción de la igualdad de género y la participación equilibrada en el ámbito digital, al utilizar las TIC como canal para sensibilizar, informar y empoderar a la ciudadanía, especialmente a mujeres en entornos rurales y colectivos con menor acceso a los recursos tecnológicos.

Las actividades previstas en la Red Puntos Vuela acercan contenidos sobre igualdad de oportunidades, derechos y competencias digitales a personas que, por factores geográficos o sociales, enfrentan mayores dificultades para acceder a la formación y la información, favoreciendo el intercambio de experiencias, la colaboración y la creación de espacios inclusivos que impulsan la visibilidad de las mujeres.

La red contribuye a reforzar la presencia femenina en los procesos de innovación, emprendimiento y desarrollo local,

Afección en la violencia de género

La actividad contribuye activamente a la prevención de la violencia de género al utilizar la Red Puntos Vuela como espacio seguro y accesible para la sensibilización, el conocimiento de los derechos y la identificación temprana de situaciones de riesgo.

A través de talleres, recursos digitales y dinámicas participativas, se promueve la concienciación de la ciudadanía —especialmente mujeres del ámbito rural— sobre las distintas formas de violencia, sus señales de alerta y los recursos institucionales y comunitarios disponibles para actuar.

La acción fomenta la ruptura del aislamiento, la generación de redes de apoyo y el empoderamiento digital como herramienta de protección y denuncia. Asimismo, la colaboración con entidades especializadas y la formación del personal dinamizador refuerzan la capacidad preventiva del programa, alineándose con los objetivos estratégicos de erradicación de la violencia de género recogidos en las políticas públicas.

ACT.2.2.1 Actividades TIC de sensibilización y prevención de la violencia de género en la Red Puntos Vuela

Se organizarán encuentros, talleres y sesiones formativas en los Puntos Vuela centradas en la sensibilización sobre igualdad de género y prevención de la violencia de género, utilizando las TIC como recurso pedagógico y de acceso a contenidos digitales.

Estas actividades combinarán recursos online (vídeos, guías, campañas digitales) con espacios presenciales de reflexión e intercambio, e irán dirigidas a población general, con especial atención a mujeres en situación de vulnerabilidad, jóvenes y agentes comunitarios.

Se fomentará la colaboración con entidades especializadas y se garantizará que los contenidos, la metodología y la selección de participantes incorporen un enfoque de género explícito. Todas las acciones quedarán registradas para su seguimiento conforme al indicador establecido.

Afección en la igualdad de género



Esta actuación incide de forma directa en la promoción de la igualdad de género al emplear las TIC como herramienta estratégica para visibilizar las desigualdades estructurales que afectan a las mujeres y para generar conciencia social frente a la violencia de género. Al combinar contenidos digitales con dinámicas presenciales, se favorece el acceso a la información, la reflexión colectiva y la transformación de actitudes, tanto en mujeres como en el conjunto de la comunidad.

La especial atención a mujeres en situación de vulnerabilidad y a jóvenes contribuye a prevenir futuras situaciones de violencia y a reforzar la autonomía personal. Además, la incorporación de un enfoque de género en los contenidos, metodologías y procesos garantiza que las actividades no solo sensibilicen, sino que también promuevan un cambio cultural hacia relaciones más igualitarias y libres de violencia, especialmente en entornos rurales o con menor acceso a recursos especializados.

Afección en la violencia de género

La actividad aborda de forma directa la prevención de la violencia de género y la promoción de la igualdad mediante el uso de las TIC como herramienta de sensibilización, empoderamiento y acceso a recursos. Se crean espacios seguros para el aprendizaje, la reflexión y el acompañamiento, favoreciendo la detección precoz, el apoyo comunitario y la ruptura del aislamiento digital y social que afecta a muchas mujeres, especialmente en entornos rurales.



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 actitudes 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

La planificación estratégica del Consorcio Parque de las Ciencias para 2026 está alineada con los ejes prioritarios que, en materia de educación, investigación e innovación, abordan los planes que se implementan en la actualidad en el contexto internacional, nacional y regional. Así, aborda los retos identificados por estas estrategias en el ámbito de la divulgación científica y el fomento equitativo e inclusivo de vocaciones y cultura científica entre la juventud. La incardinación del presupuesto cualitativo con los objetivos educativos marcados en los diferentes contextos geográficos favorecerá las sinergias entre las políticas del Consorcio en divulgación y educación sobre ciencia, tecnología, matemáticas e ingeniería y los programas nacionales y europeos, contribuyendo a mejorar la eficacia y viabilidad de las actuaciones que se diseñen. Las intervenciones que se desarrollarán en el próximo ejercicio pretenden hacer frente a los grandes desafíos del siglo XXI definidos por programas como el europeo de investigación Horizonte Europa 2021-2027, la Estrategia de Educación de la Comisión Europea 2024-2030 o los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por la UNESCO para 2030.



En este sentido y con el objeto de responder a las necesidades, problemas y retos de la educación científica en Andalucía (identificados con el desarrollo de un diagnóstico durante 2025), el Parque de las Ciencias y la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional establecen como línea prioritaria la implementación de la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia que se ejecutará entre 2026 y 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 mantiene en su presupuesto cualitativo de 2026 la doble transversalización que ha caracterizado los ejercicios anteriores: la perspectiva de género y el fomento de la sostenibilidad medioambiental. Para ello, además de esta filosofía que embebe toda la planificación, se han ideado acciones específicas dirigidas al fomento de una sociedad más equitativa, inclusiva, 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 rápida evolución de la tecnología, en particular de la inteligencia artificial, la transición verde y digital y la proliferación de la desinformación impulsan el diseño de estrategias y políticas públicas que garanticen la promoción de la cultura científica desde edades tempranas.

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 durante 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). De hecho, 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.

Una demanda a la que se deberá responder desde la equidad y la inclusión. En este sentido, según las cifras publicadas por el informe "Datos y Cifras del Sistema Universitario Español 2023-2024" aunque las mujeres representan el 56,5% de los matriculados en el Sistema Universitario Español, llegando a ser el 60,1% del alumnado que acaba los estudios, suponen una minoría en Ingeniería y Arquitectura y una clara mayoría en Ciencias de la Salud, Artes y Humanidades y Ciencias Sociales y Jurídicas, estando en minoría en Ingenierías y Arquitectura.



Estas 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.

Los contextos de aprendizaje formales y no formales deben aunar esfuerzos para el desarrollo de un proyecto conjunto que favorezca una educación científica de calidad, inclusiva y equitativa. Con la finalidad de institucionalizar esta alianza, durante el año 2025 la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional y el Parque de las Ciencias han diseñado la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia (EANDEC) 2026-2030. La implementación de los programas y actuaciones definidas en este marco estratégico será el eje central de actuación del Parque en los próximos cuatro años para consolidarse como centro de referencia andaluz en experimentación e innovación de la didáctica de las ciencias y las matemáticas.

En el marco de la EANDEC, el Consorcio diseñará actividades, talleres, programas e iniciativas de alcance regional para el fomento de la cultura y las vocaciones científicas entre el colectivo escolar infantil y juvenil. La formación del profesorado se mantendrá como una de las líneas prioritarias para el 2026, ya que como señala el "Plan Estratégico para la Educación STEM: habilidades para la competitividad y la innovación" uno de los principales retos de este ámbito es la carencia de profesorado cualificado en formación STEM.

Las acciones diseñadas en este ámbito darán respuesta a los objetivos establecidos en el Sistema Andaluz de Formación Permanente del Profesorado, que constituye el instrumento de la Consejería competente en materia de educación a través del que se establecen las estructuras, el marco de organización y funcionamiento y los recursos para atender las necesidades de formación y actualización del profesorado de los centros sostenidos con fondos públicos. Las líneas prioritarias para garantizar capacitación permanente del cuerpo docente estarán orientadas al fomento de vocaciones científico-tecnológicas en el alumnado, la difusión y desarrollo de la investigación educativa, la educación en sostenibilidad o la promoción de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.

Afección en la infancia y adolescencia

El acervo cultural se construye desde la infancia, es por ello por lo que todas las acciones integradas en los 5 objetivos estratégicos y especialmente en este, tiene al menos un objetivo operativo y una actuación enfocada en la infancia.

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

Aunque la actitud de la sociedad frente al avance científico-tecnológico ha evolucionado positivamente en los últimos dos decenios, la población que muestra interés por los temas científicos sigue siendo reducida y con características sociodemográficas homogéneas que pronuncian las desigualdades sociales y de género ya existentes.

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: el bajo conocimiento e interés por la ciencia y, por otra parte, la desigualdad social y de género en la atención a cuestiones científico-tecnológicas.

Los museos de ciencia están concebidos como lugares permeables, creativos y multidisciplinares y se erigen como laboratorios sociales inigualables para fomentar la cultura científica y el pensamiento crítico de la sociedad frente a retos éticos y científicos de la sociedad. Son lugares de encuentro entre para alumnado, profesorado, investigadores, gestores políticos y sociedad civil y favorecen el diálogo democrático, al tiempo que facilitan los cambios de percepciones y actitudes sustentados en la evidencia y el rigor científico.



Esta singularidad permite establecimiento de un objetivo que como el OE2 tiene impacto en un público heterogéneo y prolongado en el tiempo. Así, durante el próximo ejercicio se seguirán planificando actividades centradas en la comunicación de contenidos vinculados a los 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 las líneas prioritarias marcadas en la Agenda 2030, el programa Horizonte Europa y la Estrategia Española de la Ciencia y la Tecnología 2021-2027 y vertebrarán las acciones planeadas por el Consorcio en los próximos años para la consecución de este objetivo estratégico.

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".

En este sentido 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 retos educativos actuales. Para ello establece como líneas prioritarias el fomento la investigación e innovación educativa; la promoción del uso positivo de la tecnología; la búsqueda de la excelencia mediante la formación del profesorado y la evaluación educativa y el desarrollo de competencias en el alumnado como la creatividad, el aprendizaje autónomo o el emprendimiento.

El Parque de las Ciencias integra este objetivo en su planificación anual con la continuidad de programas de educación STEM ya validados, el diseño de recursos y la organización de actividades que promueven la educación permanente, con especial enfoque en temas transversales como la educación ambiental en sostenibilidad o el fomento del pensamiento crítico y 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 en inteligencia artificial 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 planificación europea 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.

Afección en el cambio climático



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 continuará en 2026 las actuaciones iniciadas en 2024 y dirigidas a la eficiencia energética, como la reducción del coste del suministro eléctrico; el ahorro en el consumo de papel o la gestión de la energía producida por sus instalaciones fotovoltaicas.

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

Las estadísticas cuantifican cada año la amplitud de la brecha de género en la investigación e innovación en Europa. Aunque las mujeres superan a los hombres como alumnas en estudios de grado y máster (54%) y existe casi un equilibrio en la titulación de doctorado -ellas representan el 48%-, persisten las disparidades en ámbitos científicos como la ingeniería y la tecnología, en los que solo un 22% del estudiantado que obtiene el título de doctorado es mujer, según datos publicados por la Unión Europea en 2024.

Los números son solo la punta del iceberg de una realidad que se construye sobre valores, percepciones, intereses y estereotipos de ambos géneros. Diversos estudios sitúan el origen de desigualdad en la infancia. Factores individuales, contextuales e institucionales están detrás de las diferencias de género frente al interés y motivación por las áreas STEM.

Asimismo, las cifras de rendimiento alcanzadas en la última evaluación del Programme for Student Assessment (Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes, 2023) muestran la falta de equidad en el aprendizaje de las disciplinas científicas desde edades tempranas. Ellas son más propensas a valorarse como menos capaces que ellos para acometer con éxito actividades científico-tecnológicas. Un bajo autoconcepto que en España y en el conjunto de Europa se refleja en los resultados femeninos para la competencia matemática con diez puntos menos que el masculino (Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes, 2023).

El Parque construye su plan de acción de 2026 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-.

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. Se trata de 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.

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 2026 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 de forma progresiva en los próximos ejercicios.

Afección en la igualdad de género

El Parque construye su plan de acción de 2026 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

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

El informe STEM Competences, challenges and measurements: A literature review, publicado por la Comisión Europea en 2024, señala la importancia de intensificar la investigación en educación científica y de diseñar programas aplicados que aporten conocimiento práctico sobre la educación STEM basado en evidencias científicas.

En esta línea se definen también los ejes prioritarios del Plan Estratégico de Evaluación Educativa diseñado para el periodo 2021-2027 por la Junta e Andalucía y que se estructuran en tres ámbitos: 1) la promoción de la cultura evaluadora en todos los ámbitos del sistema educativo andaluz; 2) la consolidación de la evaluación como soporte para conseguir la mejora del sistema educativo andaluz, desde los parámetros básicos de calidad y equidad de la educación y 3) la mejora de los procesos, herramientas e indicadores de evaluación del sistema educativo andaluz, especialmente en los ámbitos de profesorado, alumnado, dirección escolar y centros educativos.

Este Plan establece objetivos compartidos con el Parque de las Ciencias que están enfocados en la mejora, adaptación y ampliación del sistema de indicadores e instrumentos de evaluación en todos los ámbitos para la toma de decisiones basada en la evidencia; la mejora de la calidad y la explotación de la información cuantitativa y cualitativa de los Sistemas de Información de la Consejería de Educación y Deporte y la investigación propia, centrándolos en procesos y ámbitos claves de la educación y la comunicación social de la ciencia desde una perspectiva holística.

El Consorcio contribuirá a la consecución de estas metas con el diseño de acciones centradas en el impulso de la investigación educativa en STEM y la transferencia de sus resultados a la práctica tanto en contextos formales como no formales.

Las líneas de investigación en las que trabajará el Consorcio en los próximos años responden a objetivos definidos en las Estrategias para la I+D+I de Andalucía (2021-2027) y 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 revistas científicas, congresos, 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 al las áreas finalistas del centro, por ejemplo, la Oficina Técnica e Infraestructuras que incluye en su presupuesto gastos e inversiones de todas la áreas del Parque, o Administración, que da apoyo al resto de los servicios.
- 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: Divulgación científica, Exposiciones, Diseño gráfico o Educación.



Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	3.145.865	27,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	7.645.798	67,4
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	10.801.663	95,2
6 INVERSIONES REALES	543.096	4,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	543.096	4,8
OPERACIONES NO FINANCIERAS	11.344.759	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	11.344.759	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

La propuesta presupuestaria para el Capítulo 1 del ejercicio 2026 se fundamenta en los principios de prudencia financiera, eficiencia en la gestión y estricto cumplimiento de la legalidad vigente. Su objetivo principal es consolidar y estabilizar la estructura de personal, un activo indispensable para el cumplimiento de los fines del Consorcio. La Relación de Puestos de Trabajo (RPT) será el instrumento ordenador primordial que permitirá culminar la formalización de las promociones internas y la estabilización de los puestos de indefinidos no fijos, acciones cruciales para la seguridad jurídica y el buen funcionamiento de la entidad.

Para el capítulo 2, los principales destinos del presupuesto serán, la atención al público del museo (taquilla, educadores y Biodomo), la seguridad, la limpieza, y el mantenimiento general de las instalaciones para poder ofrecer seguridad en la apertura del museo.

Dentro del capítulo 6, las principales inversiones planteadas son la reparación de las cubiertas del edificio Macroscopio, la reparación del lucernario y la adaptación a normativa contra incendios de varias zonas del museo.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Las acciones prioritarias planificadas para 2026 serán, por un lado, el mantenimiento y renovación de las instalaciones del Parque de las Ciencias y mejora de los servicios educativos y de atención al público, y por el otro la implementación, seguimiento y evaluación de la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia. La financiación de estas actuaciones constituye, por tanto, la principal novedad con respecto al presupuesto vigente. Ambas líneas de trabajo son esenciales para garantizar la seguridad y la calidad de los contenidos educativos que ofrece el Parque y sustentan la sostenibilidad del proyecto para el próximo lustro.

Del mismo modo, cabe resaltar el incremento de la partida presupuestaria de inversión para prestar un servicio al público con todas las medidas de seguridad necesarias.



6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Las principales actuaciones a realizar en 2026 por el Consorcio Parque de las Ciencias de Granada son:

" Colaborar en la implantación, seguimiento y evaluación de las acciones planificadas en la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia.

" Diseño de actividades y talleres didácticos para la formación en las competencias matemática y digital del alumnado de educación infantil, primaria y secundaria. El Parque de las Ciencias oferta talleres didácticos al sector educativo que complementan el currículo educativo y versan sobre áreas integradas en la programación como la anatomía, la física, la química o el conocimiento del medio.

" Organización de la 28ª 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 educación ambiental para la sostenibilidad, el pensamiento computacional, la robótica y la alfabetización digital son los ejes de edición sintonía con las líneas de actuación establecidas en el Programa de Innovación Educativa CIMA. Para facilitar el desarrollo de proyectos científicos experimentales en el aula, se programará una formación específica previa a principio de curso.

" Proyección del programa "Investigación en el Aula" a centros de toda Andalucía. En 2026 se reforzará el programa "Investigación en el Aula" con actividades formativas dirigidas al alumnado y al profesorado. Además, el Consorcio seguirá trabajando en la diversificación 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.

" Mejora de las instalaciones del museo para asegurar una experiencia educativa a los visitantes con total garantía de seguridad y confortabilidad..

Programa	2026	%
54C INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA	11.344.759	100,0
TOTAL	11.344.759	100,0

PROGRAMA 54C- INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

La educación en ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas (STEM) es actualmente un elemento central del currículum educativo en el ámbito europeo. Se trata de un área interdisciplinar que provee las habilidades, competencias y aptitudes necesarias para que, por un lado, el alumnado pueda enfrentarse a las exigencias de un mundo cambiante como el actual y, por el otro, tenga la formación necesaria para dar respuesta al incremento de la demanda de profesionales en este ámbito.

La rápida evolución de la tecnología, en particular de la inteligencia artificial, la transición verde y digital y la proliferación de la desinformación impulsan el diseño de estrategias y políticas públicas que garanticen la promoción de la educación científica desde edades tempranas. Los cambios que está experimentando el panorama educativo exige un planteamiento de metodología de aprendizaje más integrado y la capacidad de ofrecer al profesorado guías efectivas y eficaces para la enseñanza STEM.

Y es que la educación científica se enfrenta a grandes retos, algunos de ellos identificados por la Comisión Europea (2024) en el informe STEM Competences, challenges and measurements: A literature review. Se trata de un estudio que plantea cinco retos: 1) incrementar el interés, la participación y el éxito del alumnado en STEM; 2) mejorar la formación del profesorado STEM; 3) reducir la brecha en los talentos y habilidades STEM; 4) sensibilizar a la comunidad educativa en la transversalidad de esta disciplina e 5) intensificar la investigación y programas aplicados que aportem conocimiento práctico sobre la educación STEM, favoreciendo la toma de decisiones basada en la evidencia.



Aunque la actitud de la sociedad frente al avance científico-tecnológico ha evolucionado positivamente en los últimos dos decenios, la población que muestra interés por los temas científicos sigue siendo reducida y con características sociodemográficas homogéneas que pronuncian las desigualdades sociales y de género ya existentes.

Los museos de ciencia están concebidos como lugares permeables, creativos y multidisciplinares y se erigen como laboratorios sociales inigualables para fomentar la cultura científica y el pensamiento crítico de la sociedad frente a retos éticos y científicos de la sociedad. Son lugares de encuentro entre para alumnado, profesorado, investigadores, gestores políticos y sociedad civil y favorecen el diálogo democrático, al tiempo que facilitan los cambios de percepciones y actitudes sustentados en la evidencia y el rigor científico.

Esta singularidad permite establecimiento de objetivos que como los que se definen en este presupuesto cualitativo tienen impacto en un público heterogéneo y prolongado en el tiempo y además permiten enfoques transversales desde la perspectiva de género y sostenibilidad.

Y es que las estadísticas cuantifican cada año la amplitud de la brecha de género en la investigación e innovación en Europa. Aunque las mujeres superan a los hombres como alumnas en estudios de grado y máster (54%) y existe casi un equilibrio en la titulación de doctorado -ellas representan el 48%-, persisten las disparidades en ámbitos científicos como la ingeniería y la tecnología, en los que solo un 22% del estudiantado que obtiene el título de doctorado es mujer, según datos publicados por la Unión Europea.

Los números son solo la punta del iceberg de una realidad que se construye sobre valores, percepciones, intereses y estereotipos de ambos géneros. Diversos estudios sitúan el origen de desigualdad en la infancia. Factores individuales, contextuales e institucionales están detrás de las diferencias de género frente al interés y motivación por las áreas STEM.

Asimismo, las cifras de rendimiento alcanzadas en la última evaluación del Programme for Student Assessment (Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes, 2023) muestran la falta de equidad en el aprendizaje de las disciplinas científicas desde edades tempranas. Ellas son más propensas a valorarse como menos capaces que ellos para acometer con éxito actividades científico-tecnológicas. Un bajo autoconcepto que en España y en el conjunto de Europa se refleja en los resultados femeninos para la competencia matemática con diez puntos menos que el masculino (Ministerio de Educación, Formación Profesional y Deportes, 2023).

El Parque construye su plan de acción de 2026 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 educación en sostenibilidad es otro de los pilares de la planificación educativa europea 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.

Así, durante el próximo ejercicio se seguirán planificando actividades centradas en la comunicación de contenidos vinculados a los 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 las líneas prioritarias marcadas en la Agenda 2030, el programa Horizonte Europa y la Estrategia Española de la Ciencia y la Tecnología 2021-2027 y vertebrarán las acciones planeadas por el Consorcio en los próximos años para la consecución de este objetivo.

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 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 implementará y evaluará en 2026 la Estrategia Andaluza para la Divulgación Educativa de la Ciencia (EANDEC), diseñada en 2025 por el Consorcio y la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional.

Afección en la infancia y adolescencia

La Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia integra actuaciones específicas para el fomento de la cultura científica en la infancia.

ACT.1.1.1 Implementación y evaluación de las acciones planificadas en la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia

El Parque de las Ciencias colaborará en la implementación, seguimiento y evaluación del plan de actuación de la Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia.

Afección en la infancia y adolescencia

La Estrategia Andaluza de Divulgación Educativa de la Ciencia integra actuaciones específicas para la infancia.

OO.1.2 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.1.2.1 Diseño de actividades y talleres para la formación en las competencias matemática y digital del alumnado

El Parque de las Ciencias oferta talleres didácticos al sector educativo que complementan el currículo educativo y versan sobre áreas integradas en la programación como la anatomía, la física, la química o el conocimiento del medio.

ACT.1.2.2 Organización de la 28ª 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 educación ambiental para la sostenibilidad, el pensamiento computacional, la robótica y la alfabetización digital son los ejes de edición sintonía con las líneas de actuación establecidas en el Programa de Innovación Educativa. Para facilitar el desarrollo de proyectos científicos experimentales en el aula, se programará una formación específica previa a principio de curso.

ACT.1.2.3 Proyección del programa "Investigación del Aula" a centros de toda Andalucía

En 2026 se reforzará el programa "Investigación en el Aula" con actividades formativas dirigidas al alumnado y al profesorado. Además, el Consorcio seguirá trabajando en la diversificación 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.1.2.4 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.1.2.5 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 darán continuidad al proyecto educativo que desarrollan desde 2024 para fomentar el pensamiento crítico y promover 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, el desarrollo de la sección The Conversation Júnior y la producción y distribución de podcasts. 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 Andalucía.

Afección en la infancia y adolescencia

Esta actuación está dirigida concretamente a público adolescente entre 12 y 16 años, y tiene como objetivo fomentar el pensamiento crítico frente a la desinformación en ciencia.

ACT.1.2.6 Diseño de un escape room para la sensibilización de la ciudadanía frente a la resistencia a los antibióticos

El Parque de las Ciencias participará con la Agencia Española del Medicamento y Productos Sanitarios en el diseño e implementación de una experiencia de escape room para la sensibilización frente a resistencia a los antibióticos dirigida a estudiantes de educación secundaria y público familiar. Esta actividad forma parte de la acción conjunta europea EU-JAMRAI 2 y se completará con el desarrollo de otras actividades educativas y de divulgación. El proyecto se desarrollará durante 2026 y tendrá una versión digital y otra física que itinerará por diferentes museos europeos.

OO.1.3 Diseñar programas didácticos inclusivos y con especial enfoque en público familiar



La elección de un futuro académico relacionado con las disciplinas STEM está influido por la percepción de uno mismo y su entorno familiar, educativo y social. Las opiniones que el entorno familiar, el profesorado y los compañeros tienen sobre las 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. Así, el diseño de acciones inclusivas y dirigidas principalmente a público familiar seguirá siendo una actuación prioritaria en el próximo ejercicio.

ACT.1.3.1 Celebración de dos Jornadas de Puertas Abiertas

Se organizarán dos Jornadas de Puertas Abiertas con actividades complementarias para celebrar el 31º aniversario del Parque de las Ciencias y el Día de Andalucía.

ACT.1.3.2 Organización de los programas educativos familiares “Verano con ciencia” y “Navidad con ciencia”

En 2026 se han planificado nuevas ediciones de los programas "Verano con ciencia" y "Navidad con ciencia" para fomentar la cultura científica desde edades tempranas y favorecer la conciliación familiar. "Verano con Ciencia" está dirigido a niños y niñas desde los 5 a los 12 años. Se realizará durante la última semana de junio y el mes de julio y la temática de esta edición girará, principalmente, en torno a la educación ambiental para la sostenibilidad en un programa que tendrá como eje central la nueva exposición temporal "Las temperaturas de la vida". 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.1.3.3 Divulgación del conocimiento científico que se tiene sobre el 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 conferencias, encuentros y visitas autoguiadas en torno al cerebro.

ACT.1.3.4 Diseño de actividades familiares sobre actualidad científica

El Consorcio diseñará visitas guiadas y talleres familiares sobre la salud, bienestar digital o sostenibilidad para celebrar la Semana Europea de la Ciencia.

OO.1.4 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 Sistema 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 el Parque lidera en España.

ACT.1.4.1 Organización de formación para el profesorado sobre recursos y herramientas para fomentar la alfabetización mediática

El Parque, la plataforma editorial The Conversation y el Centro del Profesorado de Granada, en colaboración con el Centro Mente y Comportamiento de la Universidad de Granada, organizarán un curso sobre recursos y herramientas didáctica para fomentar la alfabetización digital en el alumnado y promover el pensamiento crítico de los jóvenes frente a la desinformación.

ACT.1.4.2 Organización de programas formativos para el profesorado y alumnado de centros universitarios

Se han planificado dos cursos dirigidos al profesorado: uno educación STEM, impartido por la Association of Science Education y otro en colaboración con el grupo Sensociencia de la Universidad de Almería centrado en la aplicación de miniseuencias de aprendizaje (sensopildoras) de indagación a través de modelos.

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 publicadas en 2023 y coordinadas por la Fundación Española para la Ciencia y la Tecnología y la Fundación BBVA ponen de manifiesto la reivindicación ciudadana por una mayor y mejor información científica para hacer frente a los retos del siglo XXI. A más poder adquisitivo y formación académica, se eleva el interés y la demanda de información. Un patrón que refleja la brecha social que existe en la actualidad en el ámbito de la comunicación social de la ciencia.

Los agentes implicados en la educación científica como el Parque de las Ciencias deben mostrar su compromiso para que toda la ciudadanía tenga acceso a sus programas y se beneficie de ellos. 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 Consorcio 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 salud mental, la unión de arte y ciencia o la educación ambiental para la sostenibilidad.

Con el fin de garantizar la inclusión y reducir 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. La edición de 2026 estará centrada en la formación del alumnado en alfabetización mediática y evaluación educativa.

ACT.2.1.2 Formación del público adulto sobre la aplicación de la ciencia en la vida cotidiana

Organización del curso "Ciencia en la vida cotidiana" donde se enseña a aplicar el pensamiento científico para tomar mejores decisiones en la vida diaria para el alumnado del Aula de Formación Abierta de la Universidad de Granada. La alfabetización científica y digital 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.2.1.3 Diseño de metodologías disruptivas en divulgación científica

La conexión del teatro, la ciencia y el arte es el pilar sobre el que se diseñarán actividades de divulgación dirigidas a la reflexión y el diálogo sobre las implicaciones éticas y sociales de desafíos científicos como la inteligencia artificial o la transición verde.

ACT.2.1.4 Codiseño de propuestas museográficas para la renovación de los contenidos del Edificio Péndulo de Foucault

Péndulo de Foucault es uno de los espacios del museo, situado fuera del edificio principal del mismo. El objetivo de esta propuesta es implicar al público en la divulgación científica, 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. Para ello se diseñará un proyecto que promueve la intersección entre el pensamiento prospectivo y el diseño especulativo que favorece la imaginación de futuros alternativos a través de ejemplos materiales. El diseño de objetos se convierte en una provocación a través de la que el público pueda imaginar el futuro del Parque de las Ciencias.

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 sobre sostenibilidad, igualdad y salud de interés social e impacto científico de forma semanal.

OO.2.2 Programar exposiciones temporales sobre temáticas vinculadas a los desafíos científicos de futuro

Diversos estudios académicos evidencian el poder de los museos y de sus exposiciones sobre controversias sociocientíficas en la formación del capital científico. Además, su capacidad para alcanzar una audiencia



mayor que cualquier otra institución educativa a través de experiencias de aprendizaje innovadoras propicia un contexto más accesible para la enseñanza no solo de los aspectos conceptuales y teóricos de la ciencia, sino también de los valores éticos y sociales implícitos en la misma.

La visita a los museos mejora el rendimiento y la comprensión de la naturaleza de la ciencia en el alumnado. También favorece la adquisición de competencias para actuar como ciudadanos informados y activos, y promueve la alfabetización científica cívica. En el marco de esas visitas, son las exposiciones las que tienen un impacto más memorable sobre el público. La investigación en museología revela que son canales con un gran potencial para influir cognitivamente y afectivamente en el público. Es por ello, por lo que se convierten en el principal canal de divulgación de los museos.

ACT.2.2.1 Exposición sobre el papel de la ilustración en la presentación de las narrativas científicas

La obra original del ilustrador Fernando Krahn es el hilo conductor de esta muestra que ahondará sobre el diálogo existente entre las representaciones artísticas de los reportajes ilustrados y la actualidad científica presente en los medios de comunicación.

ACT.2.2.2 Exposición temporal sobre los océanos y las ballenas

El mundo marino ha sido siempre inspiración para científicos y artistas. A modo de instalación artística inmersiva este proyecto nos aproxima a algunos aspectos del comportamiento, la vida y la biología de los grandes cetáceos.

ACT.2.2.3 Exposición temporal sobre Ilustración Científica

Ralizada en colaboración con la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Granada y centrada en las especies animales y vegetales del Biodomo.

ACT.2.2.4 Renovación y actualización museográfica de la exposición sobre los Parques y Reservas Naturales de Andalucía

El Parque de las Ciencias inaugurará en 2026 una exposición permanente dedicada a la divulgación de los espacios naturales protegidos de Andalucía, con especial protagonismo de Sierra Nevada, y diseñada para sensibilizar a la sociedad en su conservación. El contenido de la misma se desarrollará en línea con los ODS 13 (Acción por el clima) y ODS 15 (conservación de los ecosistemas terrestres).

Afección en el cambio climático

El contenido de la misma se desarrollará en línea con los ODS 13 (Acción por el clima) y ODS 15 (conservación de los ecosistemas terrestres).

OO.2.3 Mantener la afluencia anual de visitantes

El Parque de las Ciencias recibe una media de 650 000 visitas anuales. El público es heterogéneo con un mayor protagonismo del segmento familiar. En el próximo ejercicio se pretende consolidar esta cifra.

ACT.2.3.1 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 que visitan Granada. El Consorcio va a mantener esta colaboración con las diferentes instituciones



culturales durante 2026.

ACT.2.3.2 Realización de acciones publicitarias y promocionales

Durante el año 2026 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 2026

ACT.3.1.1 Diseño e implementación del Laboratorio de la Imaginación steaminLAB

La sociedad contemporánea afronta retos locales y globales: pandemias, la emergencia climática, la inquietud geopolítica o la disrupción tecnológica. En un mundo cada vez más complejo, rápido e incierto, existe una necesidad creciente de anticipar el cambio, imaginar alternativas y actuar para dar forma al presente y los museos, como el Parque de las Ciencias, son instituciones educativas inigualables para afrontar este reto. En este contexto, se creará el Laboratorio de la Imaginación steaminLAB que tiene como objetivo principal el diseño de metodologías innovadoras en educación científica a través de la intersección entre el arte, el teatro, la ciencia, el pensamiento prospectivo y el diseño especulativo.

ACT.3.1.2 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 durante 2026. Estas sesiones serán semanales y se centrarán en la divulgación de recursos docentes para aplicar la investigación espacial en las aulas. La robótica o la ingeniería espacial son algunas de las temáticas de estas formaciones centradas en la enseñanza de las competencias clave.

ACT.3.1.3 Establecimiento de acuerdos con las Consejerías de Educación de las CC.AA para fomentar vocaciones en el ámbito aereoespacial

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

En 2026 se mantiene la organización nacional y regional del desafío Cansat de la Agencia Espacial Europea. Este proyecto educativo 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.3.1.5 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. En 2026 la Jornada se desarrollará en dos sedes: Granada y Sevilla.

ACT.3.1.6 Coordinación de las finales autonómicas y nacional del desafío educativo "Detectives Climáticos"

La Oficina ESERO coordinará el desafío educativo de la ESA "Detectives Climáticos". Además de las fases regionales, organizará la II Cumbre Nacional de Detectives Climáticos que reunirá a alumnado de entre 12 y 19 años de todo el país.

ACT.3.1.7 Implementación del programa Experimentación Asistida por Ordenador sobre metodologías de aprendizaje

El Parque pondrá al servicio del profesorado el programa Experimentación Asistida por Ordenador diseñado para implementar metodologías de aprendizaje basadas en la indagación en los centros educativos.

OO.3.2 Diseño 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 continuará en 2026 las actuaciones iniciadas en 2024 y dirigidas a la eficiencia energética, como la reducción del coste del suministro eléctrico; el ahorro en el consumo de papel o la gestión de la energía producida por sus instalaciones fotovoltaicas.

Afección en el cambio climático

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 continuará en 2026 las actuaciones iniciadas en 2024 y dirigidas a la eficiencia energética, como la reducción del coste



del suministro eléctrico; el ahorro en el consumo de papel o la gestión de la energía producida por sus instalaciones fotovoltaicas.

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.

Afección en el cambio climático

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 continuará en 2026 las actuaciones iniciadas en 2024 y dirigidas a la eficiencia energética, como la reducción del coste del suministro eléctrico; el ahorro en el consumo de papel o la gestión de la energía producida por sus instalaciones fotovoltaicas.

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 en 2026 centrará su actividad 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 2026 potenciará programas de conservación ex situ de fauna autóctona amenazada.

ACT.3.3.3 Actuaciones educativas medioambientales en el Parque Zoológico

En 2026 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.

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 2026.

Afección en la igualdad de género

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 2026.

ACT.4.1.1 Programa “Las madres de la ciencia”

El cambio de actitudes y percepciones de la ciencia en edades tempranas desde la perspectiva de género debe anclarse en evidencias científicas y apoyarse en la exploración de formatos y métodos que incluyan a todos los agentes que influyen en la formación de una identidad científica desde la infancia. La literatura científica apunta a que el reconocimiento de la familia, con especial protagonismo de las madres, tiene una fuerte asociación con las aspiraciones científicas de la juventud, incluso más que el género o la procedencia. Y es que se ha demostrado que la valoración de los progenitores ayuda y legitima el sentido de pertenencia de las mujeres al ámbito STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas).

En este sentido, autores especializados en el ámbito educativo recomiendan la implicación de las familias como agentes sociales relevantes para reducir la brecha de género en ciencia. Así, en línea con estos resultados, y con el objetivo de ahondar en el conocimiento del papel de la familia en la identificación con la ciencia del colectivo infantil, se impulsa el proyecto piloto "Las Madres de la Ciencia". Esta experiencia se centra en los segmentos doblemente vulnerables, es decir, por su género -son niñas- y por su perfil sociodemográfico -pertenecen a familias migrantes-. Es por ello por lo que el lugar elegido para su celebración no será el Parque de las Ciencias. Para atraer al museo al público no habitual, llevaremos la actividad y misión del Parque a sus espacios de encuentro. El equipo de la UCC+I del Parque de las Ciencias se trasladará hasta Almería y su provincia, uno de los puntos con mayor concentración de migrantes de Andalucía.

El programa consistirá en la celebración de tres sesiones en las que se interconectará teatro y ciencia y donde se promoverá la conversación con mujeres migrantes en situación de vulnerabilidad. La actividad está ideada por la UCC+I del Parque de las Ciencias, el Centro Mente y Comportamiento de la Universidad de Granada, investigadoras de Psicología Social y personal de la Dirección de Divulgación Científica de la Universidad de Almería, la Asociación Ítaca para el Desarrollo e Inclusión de la Infancia y Juventud, los CEIP El Pucho y Josefina Baró y el IES Río Andarax de Almería, el Instituto de Astrofísica de Andalucía y el Observatorio de Calar Alto.

La actividad incluye la evaluación cualitativa sobre las percepciones, emociones e intereses de las mujeres participantes. Este estudio estará desarrollado por el personal científico de la UCC, de la Universidad de Almería y de Granada.

ACT.4.1.2 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.

Afección en la igualdad de género

Visibilizar el papel de la mujer y generar referentes femeninos.

ACT.4.1.3 Proyección nacional del programa "Ellas inspiran STEAM"

La proyección nacional del programa "Ellas inspiran STEM" es otra de las actuaciones que se desarrollarán en 2026 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.

Afección en la igualdad de género

Promover la formación de referentes femeninos en el imaginario de las y los jóvenes

ACT.4.1.4 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.

Afección en la igualdad de género

Participación igualitaria

OO.4.2 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 2026.

Afección en la igualdad de género

Incorporación transversal de la perspectiva de género en la cultura organizacional

ACT.4.2.1 Ejecución y evaluación del Plan de Igualdad impulsado por el Consorcio

En el ejercicio 2026 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.

Afección en la igualdad de género

Evaluación de las medidas recogidas en el Plan de Igualdad.

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 diseñar programas efectivos para educación científica desde edades tempranas 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 Evaluación del impacto transformador de la exposición “Las temperaturas de la vida” en los visitantes del museo.

El Consorcio dará continuidad a la línea de I+D+I iniciada en 2023 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 2026 se evaluará el impacto de la exposición temporal "Las temperaturas de la vida" producida íntegramente por el museo.

ACT.5.1.2 Evaluación de la eficacia del programa “Investigación en el Aula” en el fomento de vocaciones científicas.

En 2026 se desarrollará una investigación de corte diagnóstico para evaluar el impacto del programa educativo "Investigación en el Aula" en el alumnado participante y diseñar recomendaciones de mejora para próximas ediciones..

ACT.5.1.3 Codirección de Trabajos Fin de Máster y tutorización 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.5.1.4 Participación en grupos de investigación de la Universidad de Granada

Miembros del equipo del Parque de las Ciencias participarán en 2026 como miembros del grupo de investigación Acceso y Evaluación de la Información Científica de la Universidad de Granada.

ACT.5.1.5 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.

OO.5.2 Generar conocimiento científico sobre equidad e inclusión en educación científica

Las estadísticas cuantifican cada año la amplitud de una notable brecha social y de género en el sistema de I+D+I español. Con el objetivo de diseñar prácticas de divulgación alineadas con los intereses, necesidades e ideas de este segmento de la población, el Parque de las Ciencias impulsará un proyecto participativo para diseñar actividades de divulgación inclusivas y equitativas.

ACT.5.2.1 Diseño y producción del fanzine ‘Manual sin filtros para hacer “Match” con la ciencia’

En 2026 se diseñará y producirá un manual con recomendaciones basadas en las ideas y opiniones compartidas por expertos en comunicación de la ciencia y ciudadanía general.



CONSORCIO SANITARIO PÚBLICO DEL ALJARAFE



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

Al respecto de este epígrafe, indicar que su contenido se corresponde con la estructura y competencias recogidos en los decretos de estructura orgánica vigentes a la publicación del Decreto del Presidente de 5/2025, de 15 de octubre, por el que se modifica el Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías. Este Decreto se dicta por razones de eficacia, eficiencia y de actualización de la organización administrativa y del ámbito competencial para un adecuado desarrollo y planificación del programa político del Gobierno.

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 Sanidad, Presidencia y Emergencias (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 Sanidad, Presidencia y Emergencias (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 del Servicio Andaluz de Salud con el consorcio, 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 2026 y vigencia anual, 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), aunque adaptado a lo que se recoge en los estatutos del consorcio, 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 Sanidad, Presidencia y Emergencias, 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 2026, orientando la gestión hacia la consecución de resultados, con la participación y corresponsabilidad en la gestión de los profesionales.

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

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 Sanidad, Presidencia y Emergencias (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.
- 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.

Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL		
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.		
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	89.138.506	100,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	89.138.506	100,0
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital		
OPERACIONES NO FINANCIERAS	89.138.506	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	89.138.506	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Por otro lado, la financiación que está prevista aportar en 2026 al consorcio (por parte de la Consejería de



Sanidad, Presidencia y Emergencias y concretamente de su capítulo IV) asciende a 89.138.506 euros, lo que representa un aumento de algo más del 16% respecto a los créditos iniciales 2025, aunque en el ejercicio 2025 se incorporaron unas dotaciones adicionales en función del cumplimiento de objetivos respecto a las listas de espera que han hecho que las dotaciones finales en 2025 se incrementasen en 7,1 millones de euros.

Para explicar este importe tenemos que considerar lo siguiente:

1º.-Del aumento de 12,5 millones respecto a los créditos iniciales 2025, 7,5 millones se destinarán al mantenimiento de las listas de espera quirúrgicas, en la misma línea que se viene realizando en ejercicios anteriores.

2º.-El resto, es un aumento neto sobre los créditos iniciales 2025, que permitan la sostenibilidad de la actividad.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

No hay novedades.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El Consorcio sanitario público del Aljarafe sólo gestiona el programa 41C Asistencia Sanitaria.

Programa	2026	%
41C ATENCIÓN SANITARIA	89.138.506	100,0
TOTAL	89.138.506	100,0

PROGRAMA 41C- ATENCIÓN SANITARIA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

El consorcio se rige por sus estatutos y por la reglamentación interna dictada en desarrollo de los mismos, así como por las disposiciones legales de carácter general que le sean aplicables, y en especial, por lo que al mismo se refiere, por el contenido de la Ley 2/1998, de 15 de junio, de Salud de Andalucía, y 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 Sanidad, Presidencia y Emergencias (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 2026 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.

Su presupuesto 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.

Los gastos del consorcio consignados en el presupuesto vendrán dados por la actividad asistencial a desarrollar en el hospital integrado en el Consorcio, cuya gestión corresponde a la Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, destinataria de los fondos presupuestados.

Las transferencias de financiación del Consorcio correspondientes al ejercicio 2026, se prevé que se realicen a lo largo del mismo de acuerdo con el calendario de pagos elaborado a tenor de lo contemplado en el artículo 33 de sus estatutos actualizado en virtud del acuerdo del Consejo Rector certificado por su Secretario con fecha 11 de enero de 2010, según el cual el presupuesto se librerá por doceavas partes, a mes vencido, sin que el importe total transferido pueda superar el 100% de la financiación.

El Acuerdo de Gestión y Resultados - Contrato Programa de la Consejería de Sanidad, Presidencia y Emergencias (Servicio Andaluz de Salud) con el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe establece las actividades a realizar por el Consorcio y la dotación de recursos para la consecución de tales fines a lo largo del ejercicio. Su estructura y composición identifican los objetivos priorizados, los plazos para lograrlos y los indicadores a utilizar para su evaluación. Este contrato-programa, que se firmará en el año 2026, 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 teniendo en cuenta lo estipulado en los estatutos, y se evaluará de manera periódica. En este sentido, y al objeto de poder realizar el seguimiento de la actividad asistencial en idénticas circunstancias al resto de hospitales del SSPA, el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe deberá incorporar en 2026 todos los sistemas corporativos del SSPA, tal y como se recoge en los estatutos del consorcio.

Dentro de estos objetivos cabe mencionar los siguientes:

-Mejorar la salud y calidad de vida de la población del Aljarafe, generando las condiciones estructurales, organizativas en la sociedad y las condiciones de vida en la población más favorecedoras para la salud.

-Implementar las actuaciones necesarias y adecuadas que contribuyan a conseguir los mejores resultados en salud (análisis de indicadores de Calidad en Pacientes Ingresados (IQI), Programa PIRASOA (Programa Integral de prevención y control de las infecciones relacionadas con la asistencia sanitaria y optimización del uso de antimicrobianos), Plan de continuidad asistencial de pacientes frágiles dados de alta desde urgencias, desarrollo de Planes Integrales y Sectoriales del SSPA, etc.).

-Establecer nuevos cauces de participación 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 Sanidad, Presidencia y Emergencias, etc.).
- Satisfacer la expectativa de crecimiento en el conocimiento de los profesionales sanitarios haciéndolas concordantes con la práctica asistencial cotidiana, la seguridad del paciente y las evidencias científicas (desarrollo de la Plataforma de gestión de la formación de los especialistas en el SSPA (PortalEIR), elaboración de un Plan de Comunicación del Plan de Gestión de la Calidad Docente y del Plan Estratégico de Formación del Centro, etc.).
- Mejorar la imagen percibida por los ciudadanos de los centros del SAS.
- Mejorar la calidad y eficiencia de la prescripción farmacéutica en el SAS (Prescripción por Principio Activo, promover la Prescripción en Receta XXI, etc.).
- Mejorar la calidad y eficiencia relacionada con el uso de otras tecnologías sanitarias.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

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

OO.1.1 Garantizar la asistencia sanitaria en la zona del Aljarafe (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 permanentes 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 de estructura 160/2022, de 9 de agosto, modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto de la Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad 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 - 2017, cuyo objeto será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

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

El Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad (PITMA 2030) se aprobó por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

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

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema del transporte metropolitano

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

Afección en el cambio climático

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 mejorando así la afección al cambio climático.

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

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO



4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Capítulo 1. Gastos de personal.

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

Capítulo 4. Compensación tarifaria operadores servicio transporte.

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

Capítulo 7. Contrato-programa Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Huelva.

Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	327.055	5,0
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	206.991	3,2
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	5.863.120	89,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	6.397.166	98,0
6 INVERSIONES REALES	80.000	1,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	50.000	0,8
Operaciones de Capital	130.000	2,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	6.527.166	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	6.527.166	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

470.00 Subvención vinculada la precio a operadores.

El mantenimiento de políticas de promoción de la movilidad sostenible y de bonificación de viajes conducentes a la mejora de la penetración de la tarjeta de transporte del Consorcio en los distintos ámbitos en los que opera, así como la incorporación de nuevos municipios a su ámbito y el incremento de desplazamientos turístico en época estival, hacen prever que se mantenga la tendencia de incremento de demanda a lo largo de todo el ejercicio.

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 Transportes Urbanos de Huelva 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 respecto a 2025, la bonificación de tarifas de usuarios, así como, a la inflación acumulada aplicadas a las tarifas de referencia a abonar a los operadores de transporte.

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

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

Implantación de nuevo sistema de préstamo de bicicletas en el ámbito de actuación del Consorcio.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gasto se incluye en la funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte

Programa	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	6.527.166	100,0
TOTAL	6.527.166	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

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

El Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva está conformado por los municipios de Huelva, Aljaraque, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos par del Condado, Bonares, Cartaya, Gibraleón, Hinojos, Isla Cristina, La Palma del Condado, Lepe, Lucena del Puerto, Moguer, Niebla, Palos de la Frontera, Punta Umbría, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre, San Juan del Puerto, Trigueros, Villablanca, Villarrasa, la Diputación Provincial de Huelva y la Comunidad Autónoma de Andalucía, con lo que supone que un total de 21 municipios, con una población total según padrón de 430.493 habitantes en 2024 (un 77,77%) de la población total de la provincia de Huelva), disfruten de la oferta de transporte público. Su gestión viene siendo desempeñada por el citado Consorcio.



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

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

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 su uso.

La mejora de la sostenibilidad del sistema de transporte publico 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.

Afección en el cambio climático

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.

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.

Afección en el cambio climático

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.

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

OO.2.1 Incorporar a las infraestructuras, sistemas de información y señalética de 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 e impulsará acciones con perspectiva de género.

ACT.2.1.1 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.

Afección en la igualdad de género

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.

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 (BOJA extraordinario núm. 28, de 11/08/2022), modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, (BOJA extraordinario núm. 15, de 27 de agosto de 2024) por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, establece en su artículo 2.3 : "Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda: ... d) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería".

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

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.
- * Vicepresidencias del Consorcio: corresponde ejercer la Vicepresidencia 1ª a quien represente al Ayuntamiento de Almería 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 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 Incrementar la participación del transporte público metropolitano y aumentar la sostenibilidad

En el ejercicio 2026 tanto en materia de movilidad como en sostenibilidad se propone como objetivo fundamental incrementar en un 3% los viajeros con respecto al ejercicio 2025. Al no haber previsión de ayudas al transporte para el ejercicio 2026 el incremento esperado es menor.

OE.2 Planificar la movilidad con perspectiva de género

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.

Afección en la igualdad de género

El objetivo estratégico conlleva varias acciones con afectación de género. Mejorar la seguridad en los desplazamientos para los colectivos más vulnerables. Mejorar la iluminación en paradas y marquesinas en zonas rurales fomentando así la seguridad así como la inclusión en el clausurado de contrataciones, del plan de igualdad.

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..)

Potenciar la movilidad activa con el impulso de servicios bus+bici.

Afección en el cambio climático

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.



4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

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.

Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	323.679	4,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	258.449	3,2
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	7.105.450	89,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	7.687.578	96,3
6 INVERSIONES REALES	296.154	3,7
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	296.154	3,7
OPERACIONES NO FINANCIERAS	7.983.732	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	7.983.732	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Capítulo 2

Servicio de recaudación:

Respecto al coste de la comisión de logista también es una partida que ha incrementado de forma considerable ya que, aunque dentro de este ejercicio existen bonificaciones aplicadas, el constante aumento de viajeros es proporcional al ingreso de las recargas de tarjetas. A mayor ingreso en recargas mayor es el coste de comisión que aplica la empresa que gestiona los datafonos.

Mantenimiento de:

- * Postes (450).
- * Marquesinas (150).



- * Pintado de paradas.
- * Máquinas desatendidas (2).
- * Paneles digitales (21).
- * Bicicletas del servicio bus + bici(10).

Todos estos activos precisan de dotación presupuestaria para su mantenimiento.

Estudios y trabajos técnicos

La partida de 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 2024). 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 lo que conlleva un coste necesario a presupuestar.

Capítulo 4

Para el año 2026 se ha presupuestado mayor importe ya que en el ejercicio anterior fueron necesarias diversas generaciones de crédito para poder cubrir el gasto de las liquidaciones a los operadores de transporte.

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.

A continuación se muestran las actuaciones previstas en capítulo 6

Ctal consultorías obras 2026

- * Redacción de Proyecto obra Dalías.
- * Redacción de Proyecto aglomerado paradas Níjar.
- * Redacción de Proyecto P.I. La Redonda.
- * Redacción de Proyecto punto intercambio Campohermoso.

Ctal postes y marquesinas 2026

- * Instalación de 20 postes.
- * Instalación de 5 marquesinas.

Ctal sistemas procesos información 2026

- * Instalación de 5 paneles de información dinámica.
- * Sistema de préstamo de bicicletas (BUS+BICI).

Ctal obras ámbito consorcio 2026

- * 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 Dalías.



- * Remodelación de parada en Los Llanos de Vícar.
- * Remodelación de parada P.I. La Redonda (El Ejido).
- * Punto de intercambio en Campohermoso.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Aprobación del Plan de Movilidad Sostenible o Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería que detalla un conjunto de actuaciones orientadas a favorecer una movilidad más sostenible, facilitando un desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad de la movilidad en el área metropolitana de Almería.

Estabilización del uso de la tarjeta debido a que durante el ejercicio 2026 no se prevén ayudas a transporte. El objetivo es consolidar el usuario actual para que, una vez desaparezcan las bonificaciones, siga siendo usuario del transporte público.

Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hardware asociado previsto para principio ejercicio 2026.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	7.983.732	100,0
TOTAL	7.983.732	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

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

El Consorcio de transporte lo constituyen los siguientes municipios Almería, Adra, Berja, Balanegra, Enix, Felix, 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.



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

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

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo cuenta con los siguientes datos:

- * Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería a cierre de 2024, 162.722, 31.734 tarjetas más que el ejercicio 2023. Dentro de éste ejercicio, a mayo del 2025 tenemos hay 174.547 tarjeta, 30.364 tarjetas más que en mayo 2024.
- * Viajes totales gestionados (autobús metropolitano + viajes en urbano con tarjeta Consorcio): cierre ejercicio 2024, 6.030.410,30, un 30,84% más que en el ejercicio 2023.

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 Incrementar la participación del transporte público metropolitano y aumentar la sostenibilidad

OO.1.1 Aumentar el uso del transporte público interurbano en un 3% disminuyendo la participación del vehículo privado

El hecho de haber aumentado un 30% los viajeros con respecto al ejercicio 2024 ha hecho que se superen todas las previsiones efectuadas. Para el ejercicio 2026 hay que tener en cuenta que no tenemos certeza pero es posible que no se cuente con las ayudas al transporte, por lo que fidelizar al viajero actual es una de nuestras metas. La previsión de crecimiento es del 3%

ACT.1.1.1 Renovación y mantenimiento de marquesinas

Para el ejercicio 2026 se prevé la instalación de 5 nuevas marquesinas. El hecho de que se invierta en infraestructuras como nuevas marquesinas o renovación de las deterioradas hace que el usuario se sienta cómodo y contemple el transporte público como su método de transporte principal. Una marquesina donde pueda sentarse o refugiarse de la lluvia favorece a la percepción positiva del uso del transporte público.

ACT.1.1.2 Acciones de mantenimiento o sustitución de postes

El consorcio tiene previsto para el ejercicio 2026 la implantación de 10 nuevos postes dentro del área



metropolitana de Almería. El hecho de que se invierta en infraestructuras como nuevos postes o renovación de los deterioradas hace que el usuario se sienta cómodo y contemple el transporte público como posible alternativa al transporte privado, Una señalización correcta donde se ofrezca códigos QR de horarios favorece a la percepción positiva del uso del transporte público.

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.

Afección en la igualdad de género

Toda la información elaborada por el consorcio de transporte del área metropolitana de Almería, debe cumplir los estándares de igualdad de género. En la construcción de las políticas de igualdad son importantes las políticas lingüísticas.

Lenguaje común en toda la información elaborada por el consorcio que permita homogeneizar a una documentación con uso no sexista.

ACT.1.2.1 Fomento y mejora de la coordinación intermunicipal orientado a informar a los usuarios del transporte de dichos municipios

Fomentar la coordinación entre los municipios consorciados para tratar temas de movilidad, obteniendo sinergias y mejorando el sistema de transporte a la ciudadanía. Los municipios que forman parte del consorcio deben involucrarse para informar a los usuarios del transporte público de sus municipios de nuevos servicios, mejoras establecidas y establecer un feedback con el consorcio sobre mejoras, sugerencias o quejas que el usuario de dicho municipio transmita al alcalde correspondiente.

Reuniones trimestrales para analizar las necesidades.

Dentro de dicha coordinación también se incluye ofrecer información a colectivos vulnerables.

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 2026 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.

Afección en la igualdad de género

Cualquier tipo de información que el consorcio de transporte ponga a disposición del usuario debe cumplir un lenguaje común que permita homogeneizar la información con un uso no sexista.

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.

Afección en la igualdad de género



El núcleo metropolitano del área de Almería es un área muy dispersa con zonas rurales muy despobladas. Es necesario seguir con la continuidad de revisión de eliminación de barreras arquitectónicas, iluminación en zonas rurales y mejoras en desplazamientos para colectivos vulnerables. El hecho de convertir las paradas en lugares seguros favorecerá la seguridad sobre todo de las mujeres, lugares iluminados y seguros.

Afección en la violencia de género

La mejora en iluminación tanto en paradas como marquesinas en las zonas despobladas, hace que mejore sustancialmente el entorno para evitar posibles escenarios de violencia de género en colectivos vulnerables.

ACT.2.1.1 Trabajos de iluminación en marquesinas

Según encuestas derivadas del Ministerio de Igualdad, 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.

Afección en la igualdad de género

Como acción para dicha situación es seguir mejorando como cada año, la iluminación en las marquesinas que el consorcio tiene en las zonas más despobladas o donde viajen colectivos más vulnerables como el de mujeres.

Afección en la violencia de género

La mejora en iluminación de marquesinas hace que el usuario sienta una seguridad frente a posibles acciones de violencia de género.

Una marquesina sin iluminación siempre puede ayudar a la creación de situaciones de vulnerabilidad y por lo tanto también de violencia de género.

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 los siguientes medios, folletos, cartelería y medios virtuales durante el ejercicio 2026 desde una perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

Afección en la igualdad de género

Revisar de forma continua todos los folletos, cartelería y medios virtuales como sería la página web del consorcio. En definitiva cualquier sistema de información que se emitan durante el ejercicio 2026 desde una perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

OO.2.3 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.

Afección en la igualdad de género

En total son 20 servicios de 3 líneas que se preveen a centros educativos y de esa forma favorecer la conciliación familiar. Se están estableciendo servicios ajustados a horarios laborales de manera que se favorezca la conciliación de la mujer en el entorno laboral. Dichos horarios permiten que los hijos lleguen a los centros educativos de forma segura e independiente.

ACT.2.3.1 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.

Afección en la igualdad de género

20 servicios de 3 líneas de transporte son los previstos para el ejercicio 2026. De esa forma se favorecerá la conciliación familiar. Servicios en centros educativos.

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.

Afección en el cambio climático

Para los nuevos vehículos se les exigirá a los operadores que sean híbridos para reducción de emisiones.

ACT.3.1.1 Incorporación de vehículos de bajas emisiones en la flota

Incorporación de vehículos de bajas emisiones en la flota

Afección en el cambio climático

Incorporación de vehículos de bajas emisiones en la flota para aumentar así el tipo de vehículo de baja emisión.

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.

Afección en el cambio climático

Se propone mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte público metropolitano, mediante el fomento del transporte público apostando por el uso de la bicicleta y del patín eléctrico.



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.

Afección en el cambio climático

El dar mejor a conocer el servicio de bus + bici hará que aumente el número de usuarios de bicicletas y por lo tanto tendrá un mayor impacto medioambiental.

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.

Durante el ejercicio vigente se han instalado en 10 centros escolares del área metropolitana.

Afección en el cambio climático

La instalación de más bicicleteros en el área metropolitana de Almería, potenciará el uso de la bicicleta y por lo tanto se apostará por un medio de transporte más sostenible.



**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 Córdoba, 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 (BOJA extraordinario núm. 28, de 11/08/2022), modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto (BOJA extraordinario núm. 15, de 27 de agosto de 2024) por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, establece en su artículo 2.3: "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.

Afección en el cambio climático

El transporte público sostenible juega un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad de vida urbana. Su implementación reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más saludable.

El impulso de una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

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.

Afección en la igualdad de género

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

En el Capítulo 2 se incluyen los conceptos de servicios exteriores que incluye aquellos gastos de estructura que, aun siendo necesarios para el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transportes, no están directamente asociados a los servicios de transporte; como son el mantenimiento correctivo y conservación de marquesinas, postes, 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 3 se recoge la provisión de gastos financieros..

El Capítulo 4 recoge el crédito destinado al pago a operadores que prestan los servicios de transporte público de viajeros de transporte por el uso de la tarjeta de transporte. Asimismo, se contemplan 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 15% respecto a 2024, incremento de la demanda en autobús urbano siendo del 10% respectos a 2024, la recuperación de las tarifas de transporte abonadas con la tarjeta de transportes a los niveles previos a las bajadas realizadas en el ejercicio 2024 y 2025, la subida de las tarifas de referencia en 2026 no repercutibles al usuario 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 2024.

En el Capítulo 6 se contemplan las inversiones a realizar en el 2026, 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	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	220.092	3,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	282.338	3,9
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	6.550.924	91,5
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	7.053.356	98,5
6 INVERSIONES REALES	105.000	1,5
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	105.000	1,5
OPERACIONES NO FINANCIERAS	7.158.356	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	7.158.356	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El capítulo 4 "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 2024 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.

-Fomentar un modelo de movilidad sostenible en el área metropolitana fomentando vehículos de bajas emisiones que reduzcan los gases de efecto invernadero.

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.

Programa	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	7.158.356	100,0
TOTAL	7.158.356	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Para el ejercicio de 2026 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, 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.

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 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 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 2024 para el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba son los que a continuación se detallan:

- Tarjetas operativas del Consorcio: 112.441 tarjetas.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2024 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios): 3.502.588 de viajes/año.

El objetivo del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba es mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitano potenciando el uso del transporte público colectivo y los desplazamientos en bicicleta, de modo que se mejore el medio ambiente y la salud y el bienestar de toda la sociedad del área metropolitana de Córdoba 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 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.

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.

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.

En el marco de los objetivos estratégicos de sostenibilidad establecidos por la Junta de Andalucía, y conforme a lo dispuesto en la Orden de elaboración del Presupuesto de 2026, la actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba se alinea directamente con la lucha contra el cambio climático, al fomentar un modelo de movilidad sostenible que reduzca la dependencia del vehículo privado y, con ello, las emisiones de gases de efecto invernadero.

La promoción del transporte público colectivo, integrado y accesible contribuye de forma efectiva a la descarbonización del sector transporte, a la mejora de la calidad del aire y a la adaptación del territorio a los desafíos medioambientales. Esta intervención pública se justifica, por tanto, no solo por razones de eficiencia y equidad en el acceso a la movilidad, sino también por su papel clave en la transición ecológica y la mitigación del cambio climático.

Por todo lo anterior, siendo el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba la única administración de gestión del transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Córdoba 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 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.

Afección en el cambio climático

El transporte público sostenible juega un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad de vida urbana. Su implementación reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más saludable.

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.

Afección en el cambio climático

El transporte público sostenible juega un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad de vida urbana. Su implementación reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más saludable.

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 2026 se centrarán en:

1. Mejoras los servicios de transporte aumentando el número de expediciones con motivos de festividad local, semana santa o navidad.
2. Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario
3. En el año 2026, 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

ACT.1.1.3 Incorporación de vehículos de bajas emisiones a la flota de autobuses metropolitanos

Se promoverá la renovación progresiva de la flota del sistema de transporte mediante la incorporación de vehículos de bajas emisiones, con el objetivo de reducir la contaminación ambiental y acústica generada por el transporte público. Esta medida contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud ambiental en el área metropolitana.

Afección en el cambio climático

La incorporación de vehículos de bajas emisiones reduce significativamente las emisiones contaminantes y el ruido, lo que mejora la calidad del aire y contribuye a la mitigación del cambio climático. Estas mejoras ambientales tienen un impacto positivo en la salud pública y en la habitabilidad de los espacios urbanos, favoreciendo un entorno más sostenible y confortable para toda la ciudadanía.

Esta actuación forma parte de un compromiso global con la sostenibilidad y la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte, alineándose con los objetivos de protección ambiental y desarrollo urbano sostenible.

ACT.1.1.4 Desarrollo de mejoras en infraestructuras del transporte en el área metropolitana

Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público. Las principales líneas de trabajo en 2026 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.

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 2026 mantenemos la igualdad de 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.

Afección en la igualdad de género

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.

Afección en la violencia de género

La finalidad es reducir la violencia contra las mujeres (situación de paradas, iluminación, tiempo de espera en zonas despobladas, etc...)

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.

Afección en la igualdad de género

El Consorcio dirige sus actuaciones a la mejora de sus infraestructuras implantando sistema de luminarias y paradas bajo demanda para así garantizar la seguridad de los viajeros en horarios nocturnos o zonas despobladas. Esta medida permitirá impulsar la igualdad de género y contribuir de manera efectiva a la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres en Andalucía

Afección en la violencia de género

Esta actuación tiene como finalidad reducir la violencia contra las mujeres (situación de paradas, iluminación, tiempo de espera en zonas despobladas, etc...)

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.

Afección en la igualdad de género

El sistema de paradas esta proyectado para favorecer los desplazamientos y así reducir el tiempo de espera y trayecto de los viajes en la instalación de nuevas paradas. Además se hace hincapié en la visibilidad de las mismas siempre buscando la cercanía con los núcleos de población lo que reduce el tiempo de espera en parada y por lo tanto reduce el tiempo dedicado al viaje, mejorando las interconexiones entre las obligaciones laborales y familiares.

Afección en la violencia de género

La actuación tiene como finalidad evitar las esperas en paradas ubicadas en zonas despobladas junto a las carreteras, para mejorar la seguridad de los viajeros en todos los aspectos.

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.

Afección en la igualdad de género

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.

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 2026 desde una perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

Afección en la igualdad 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



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente, mediante la Orden de 13 de septiembre de 2004 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, publicada en BOJA nº 187 de 23 de septiembre de 2004, se le atribuyeron competencias en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, fue creado en el año 2002, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Excelentísima Diputación de Granada y 32 Ayuntamientos: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, 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.
- La publicación en el BOJA, núm 102, de 30 de mayo de 2025 del Decreto 105/2025, de 27 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, permite iniciar los trámites de integración de los municipios que hasta su aprobación no formaban parte del Área Metropolitana de Granada.

El ámbito territorial del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada definido en el Plan de Transporte Metropolitano Área de Granada comprende los 57 municipios enumerados a continuación: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Chauchina, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, La Zubia, Láchar, Las Gabias, Maracena, Monachil, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Santa Fe, Valderrubio, Vegas del Genil, Víznar, Agrón, Calicasas, Cogollos de la Vega, Gúejar Sierra, Huetor Santillán, Íllora, La Malahá, Beas de Granada, Chimeneas, Dúdar, Quéntar, Nívar, Colomera, Escúzar, Ventas de Huelma, Moclín, Deifontes, Padúl, Iznalloz, Dúrcal, Villamena, Nigüelas, Moraleda de Zafayona y Cacín.

1.2 Estructura de la sección

Por otra parte, en el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, modificado por Decreto 167/2024, de 26 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, 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. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

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

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

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en colaboración con el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, se ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible. La versión definitiva se ha aprobado por Decreto 105/2025, de 27 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, publicado en el BOJA núm. 202 de fecha 30 de mayo.

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.

Afección en la igualdad de género

La perspectiva de género en el transporte de viajeros busca adaptar los servicios y la infraestructura a las necesidades específicas de hombres y mujeres, considerando cómo los roles de género influyen en sus patrones de movilidad y seguridad. Su correcta implementación puede mejorar la seguridad, la comodidad y la accesibilidad para ambos sexos, contribuyendo a una mayor igualdad de género al reducir las desigualdades existentes en el acceso y uso del transporte público.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

En 2026, el capítulo 1 incorpora los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones del Director Gerente y del personal de alta dirección establecido en los Estatutos del Consorcio, así como las retribuciones al personal laboral. Completan este capítulo las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social.

En el capítulo 2 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 4 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 6 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 del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible.



Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	732.064	2,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	895.327	2,6
3 GASTOS FINANCIEROS	300	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	32.436.418	94,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	34.064.109	99,1
6 INVERSIONES REALES	261.550	0,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	52.938	0,1
Operaciones de Capital	314.488	0,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	34.378.597	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	34.378.597	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En el presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada para 2026 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 2 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

- Actuaciones relativas al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible, en particular los relacionados con la implantación de nuevas líneas coordinadas, para las que ya se han realizado importantes avances.
- Adaptaciones tarifarias y técnicas motivadas por la incorporación de nuevos miembros al Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada.
- Gestión del mapa concesional resultante del resultado de las licitaciones de las concesiones de transporte.
- Adecuación presupuestaria al importante incremento de la demanda de usuarios promovida en gran medida por las bonificaciones tarifarias de los últimos años.



- Incremento de la tarifas de referencia o pago a operadores y mantenimiento de las tarifas a usuarios, según normativa aplicable.
- 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	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	34.378.597	100,0
TOTAL	34.378.597	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

Con estos fines, el Consorcio ha establecido un marco tarifario basado en la división del territorio en zonas tarifarias y en un único título de transporte, el denominado billete único, concebido para despenalizar los transbordos entre modos, favoreciendo económicamente a las usuarias y usuarios recurrentes del transporte colectivo.

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

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

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

En el ámbito de la movilidad del programa 51B de la Consejería de adscripción de este Consorcio: "Los impulsos van dirigidos a "Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente". El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y va en aumento, debiendo contribuir a esta reducción todo tipo de transportes: por carretera, por ferrocarril, aéreo y por vías navegables. Lograr un transporte



sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias".

A este respecto, para promover y mejorar el servicio de movilidad actual, el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada prevé mejorar el servicio de información de posicionamiento de todos los autobuses del ámbito competencial del Consorcio en tiempo real. Se trata de una herramienta de información fundamental para incrementar notablemente la calidad de los servicios a los usuarios.

En la sociedad actual, la afección de las actuaciones realizadas en el ámbito de la movilidad son muy relevantes. De hecho, la estimación de viajeros del Consorcio para 2025 asciende a 29.713.017 viajeros, de los cuales, puede considerarse que 16.342.159 son mujeres y el resto, 13.370.858 hombres.

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

Asimismo y dentro del objetivo de género, se hace necesario establecer paradas que garanticen la seguridad e intermodalidad de las personas usuarias, así como el establecimiento de paradas a demanda para personas vulnerables con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas. Asimismo, entre otras medidas se pretende mejorar la 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

Conforme a lo publicado en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible aprobado por Decreto 105/2025, de 27 de mayo, 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.

Afección en el cambio climático

El fomento de la movilidad sostenible tiene un impacto directo en la disminución de las emisiones de CO₂ y por tanto en la Huella de Carbono. El desplazamiento en bicicleta, patinete, peatonal e incluso en medios de transporte público colectivo de viajeros incide notablemente en el cambio climático.

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 tecnológicas en los sistemas de transporte de las áreas metropolitanas

Conforme a lo publicado en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada. Plan de Movilidad Sostenible aprobado por Decreto 105/2025, de 27 de mayo, 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.

Afección en el cambio climático

El fomento del transporte público mediante la implantación de mejoras tecnológicas en los bonos de transporte, en infraestructuras que faciliten el uso de medios alternativos al vehículo privado tiene un efecto beneficioso y directo en la reducción de las emisiones de CO₂, así como en la disminución de la huella de carbono.

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.

Afección en la igualdad de género

Las mujeres son las mayores usuarias del transporte público de viajeros. El establecimiento de paradas y elementos de transporte bajo la perspectiva de género mejorará la percepción de seguridad personal de las usuarias, generando una mayor predisposición al uso del transporte multimodal.

ACT.2.1.1 Fomentar 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.

Afección en la igualdad de género

La implantación y mantenimiento de paradas en lugares de acceso seguro, con itinerario peatonal y en localizaciones de buena visibilidad, garantizan y fomentan el uso del transporte público en mujeres dado que es un colectivo con menor acceso al vehículo privado.

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.

Afección en la igualdad de género

La Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, con respecto a la utilización de un uso no sexista del lenguaje y la transmisión de una imagen de igualdad entre hombres y mujeres, libre de estereotipos sexistas debe aplicarse a todos los ámbitos de actuación del Consorcio. Se trata de hacer efectivo el derecho de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres para, en el desarrollo de los artículos 9.2 y 14 de la Constitución y 15 y 38 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, seguir avanzando hacia una sociedad más democrática, más justa y más solidaria.

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.

Afección en la igualdad de género

Para atender las demandas de una ciudadanía que requiere una comunicación efectiva, que no sea ambigua, discriminatoria ni excluyente y donde los términos representen con justicia la realidad que designan es necesario adaptarse a las necesidades de quienes lo usan.

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.

Afección en la igualdad de género

La afección en la igualdad de género se produce por el compromiso del Consorcio a la adecuación a la identidad corporativa de la Junta de Andalucía de todas sus acciones de comunicación institucional que requiere la aplicación de la siguiente normativa:

1. Ley 6/2005, de 8 de abril, Reguladora de la Actividad Publicitaria de las Administraciones Públicas de Andalucía.
2. Manual de Identidad Corporativa de la Junta de Andalucía.
3. Artículos 57 y 58 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, con respecto a la utilización de un uso no sexista del lenguaje y la transmisión de una imagen de igualdad entre hombres y mujeres, libre de estereotipos sexistas.
4. Artículo 16 de la Ley 11/2011, de 5 de diciembre, por la que se regula el uso de la lengua de signos española y los medios de apoyo a la comunicación oral de las personas sordas, con discapacidad auditiva y con sordoceguera en Andalucía.



**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 núm. 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 núm. 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 (BOJA extraordinario núm. 28, de 11/08/2022), modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, (BOJA extraordinario núm. 15, de 27 de agosto de 2024) por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, establece en su artículo 2.3 : "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.
- * Vicepresidencias 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 ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, Plan de Movilidad Sostenible (PTMJA-PMS), aprobado mediante Decreto 128/2025, de 16 de julio, previa deliberación del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (BOJA número 138 de 21 de julio de 2025).

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.

Afección en el cambio climático

El transporte público sostenible juega un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad de vida urbana. Su implementación reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más saludable.

El impulso de una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

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.

Afección en la igualdad de género

El objetivo estratégico de implantar la perspectiva de género en el sistema de Transporte Metropolitano del Área de Jaén incide directamente en la promoción de la igualdad entre mujeres y hombres, al reconocer que el transporte público no afecta por igual a todas las personas. Las diferencias en los patrones de movilidad, las responsabilidades de cuidado, el acceso a recursos económicos y la percepción de seguridad tienen una dimensión de género que influye significativamente en cómo se utiliza y experimenta el sistema de transporte.

Además, la aplicación transversal de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano contribuirá a mejorar la calidad de vida de las personas usuarias, favorecerá la conciliación de la vida laboral, personal y familiar, y fomentará la participación igualitaria en el uso del espacio público.

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 1 contempla la totalidad de gastos para hacer frente a las retribuciones de la plantilla, así como las cargas sociales.

En el capítulo 2 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 3 se recoge la provisión de gastos financieros.

El capítulo 4 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 6 incluye las inversiones a realizar tanto en infraestructura como en el sistema de información, así como en el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano de Jaén - Plan de Movilidad Sostenible.

Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	314.094	5,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	232.759	3,8
3 GASTOS FINANCIEROS	118	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	5.335.962	87,5
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	5.882.933	96,5
6 INVERSIONES REALES	215.000	3,5
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	215.000	3,5
OPERACIONES NO FINANCIERAS	6.097.933	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	6.097.933	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El capítulo 4 "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 2024 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 para la totalidad del ejercicio 2026 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 4 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.

Programa		2026	%
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	6.097.933	100,0
TOTAL		6.097.933	100,0

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 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 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 en Andalucía y urbanos adheridos).

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.

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.

En el marco de los objetivos estratégicos de sostenibilidad establecidos por la Junta de Andalucía, y conforme a lo dispuesto en la Orden de elaboración del Presupuesto de 2026, la actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén se alinea directamente con la lucha contra el cambio climático, al fomentar un modelo de movilidad sostenible que reduzca la dependencia del vehículo privado y, con ello, las emisiones de gases de efecto invernadero.

La promoción del transporte público colectivo, integrado y accesible contribuye de forma efectiva a la descarbonización del sector transporte, a la mejora de la calidad del aire y a la adaptación del territorio a los desafíos medioambientales. Esta intervención pública se justifica, por tanto, no solo por razones de eficiencia y



equidad en el acceso a la movilidad, sino también por su papel clave en la transición ecológica y la mitigación del cambio climático.

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 2024:

- * Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén: 80.621.
- * Viajes totales gestionados (autobús metropolitano + viajes en urbano con tarjeta Consorcio): 1.752.098.

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.

Afección en el cambio climático

Fomentar el uso del transporte público contribuye significativamente a mitigar el cambio climático, ya que reduce la cantidad de vehículos particulares en circulación, disminuyendo así las emisiones de gases de efecto invernadero por persona. Además, al ser más eficiente energéticamente y al incorporar cada vez más tecnologías limpias, el transporte público reduce el consumo de combustibles fósiles. Esto se traduce en menor contaminación del aire, menos congestión vehicular y ciudades más sostenibles, promoviendo una movilidad más limpia y respetuosa con el medio ambiente.

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 2026 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 Mejora de la oferta del transporte público metropolitano

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad para el ejercicio 2026 son el 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 y mediante el refuerzo de servicios en épocas festivas de mayor demanda de movilidad: Feria, Semana Santa y Navidad.

ACT.1.1.3 Renovación y modernización de infraestructuras de apoyo al transporte público

La principal línea de trabajo incluida en esta actividad para el ejercicio 2026 es la adquisición, renovación y 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.

ACT.1.1.4 Incorporación de vehículos de bajas emisiones en la flota

Se promoverá la renovación progresiva de la flota del sistema de transporte mediante la incorporación de vehículos de bajas emisiones, con el objetivo de reducir la contaminación ambiental y acústica generada por el transporte público. Esta medida contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud ambiental en el área metropolitana.

Afección en el cambio climático

La incorporación de vehículos de bajas emisiones reduce significativamente las emisiones contaminantes y el ruido, lo que mejora la calidad del aire y contribuye a la mitigación del cambio climático. Estas mejoras ambientales tienen un impacto positivo en la salud pública y en la habitabilidad de los espacios urbanos, favoreciendo un entorno más sostenible y confortable para toda la ciudadanía.

Esta actuación forma parte de un compromiso global con la sostenibilidad y la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte, alineándose con los objetivos de protección ambiental y desarrollo urbano sostenible.

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 igualdad de género

Aplicar la perspectiva de género en la planificación del transporte implica analizar y responder a las distintas formas en que mujeres, hombres y personas de identidades diversas utilizan y experimentan el sistema de movilidad. Esta visión permite diseñar una oferta de servicios más equitativa, segura y eficiente, que facilite la conciliación entre la vida personal, laboral y familiar, especialmente en lo que respecta a las responsabilidades de cuidado, históricamente asumidas en mayor medida por las mujeres.

Un sistema de transporte público bien planificado -frecuente, coordinado, puntual y con adecuada intermodalidad- favorece el acceso en condiciones de igualdad a oportunidades laborales, educativas y sociales. Asimismo, al fomentar el uso de modos de transporte colectivos y sostenibles, se promueve un cambio de hábitos hacia la corresponsabilidad en los desplazamientos cotidianos. Esta perspectiva debe integrarse transversalmente en todos los planes, estudios, informes y convenios vinculados al sistema de



transporte metropolitano.

Afección en la igualdad de género

Incorporar la perspectiva de género en la planificación del sistema de transporte tiene un impacto directo en la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres, al reconocer y atender las diferencias en patrones de movilidad y necesidades derivadas de los roles de género. Esta aproximación permite que el transporte público sea un recurso accesible y funcional para las mujeres, quienes a menudo enfrentan mayores desafíos para compatibilizar el trabajo, el cuidado y las actividades cotidianas.

Además, al diseñar servicios más adaptados a la realidad de las mujeres, se promueve su autonomía, seguridad y bienestar, favoreciendo su participación social y económica. La planificación con enfoque de género también contribuye a la construcción de entornos urbanos más inclusivos, seguros y sostenibles, donde la movilidad deja de ser una barrera y se convierte en una herramienta para la igualdad efectiva.

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

Actuaciones dirigidas a incorporar la perspectiva de género en el diseño, establecimiento y modificación de paradas de transporte público. Esto incluirá especial atención a la ubicación estratégica, la iluminación adecuada y el acceso peatonal seguro y cómodo.

La planificación tendrá como objetivo reducir los desplazamientos y tiempos de acceso, facilitando así el cumplimiento de las responsabilidades familiares y laborales, especialmente en zonas de baja densidad poblacional, donde la proximidad y seguridad son fundamentales. Además, al facilitar accesos más rápidos, seguros y cercanos al domicilio o centros de trabajo, se contribuye a reducir la exposición a contextos de vulnerabilidad, como trayectos largos a pie o esperas en lugares aislados.

Por lo anterior, la implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género no solo mejora la equidad en el acceso, sino que actúa como mecanismo de prevención de la violencia de género, al crear entornos urbanos más seguros, accesibles y adaptados a las realidades de todas las personas.

Afección en la igualdad de género

La incorporación de la perspectiva de género en la accesibilidad de las paradas contribuye a garantizar que las mujeres, que suelen asumir más responsabilidades familiares y realizar desplazamientos frecuentes y complejos, tengan un acceso seguro, cómodo y eficiente al transporte público.

Afección en la violencia de género

La mejora en iluminación al acceso de las paradas y en las rutas peatonales reduce riesgos asociados a la violencia o acoso, aumentando la sensación de seguridad. Así, estas medidas promueven la autonomía y la igualdad en la movilidad cotidiana.

ACT.2.1.2 Formación del personal del Consorcio en igualdad de género

Como parte del compromiso establecido en el I Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, se desarrollará un programa de formación en perspectiva de género dirigido a todo el personal. Esta formación busca promover un entorno laboral inclusivo y seguro, sensibilizar a los técnicos sobre las desigualdades de género existentes en el sistema de transporte, y prevenir las dinámicas de acoso en el ámbito laboral.

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



Afección en la igualdad de género

La formación del personal en género es clave para crear una cultura organizacional comprometida con la igualdad y el respeto. El personal sensibilizado y capacitado podrá identificar y abordar mejor las desigualdades que afectan a las usuarias y usuarios del transporte público, además de contribuir a la eliminación de conductas discriminatorias y de acoso. Esto se traduce en un servicio más justo, seguro y eficiente que responde a las necesidades reales de toda la población, con especial atención a las mujeres.

ACT.2.1.3 Celebración de la Mesa del Transporte por la igualdad

Con la entrada en vigor de las nuevas concesiones, se constituirá la Mesa del Transporte por la Igualdad, un espacio de diálogo y colaboración entre el Consorcio y los adjudicatarios de los servicios de transporte público regular por carretera.

Esta mesa servirá para coordinar y compartir las actuaciones en materia de igualdad de género que desarrollen tanto el Consorcio como los operadores, impulsando estrategias conjuntas y buenas prácticas.

Afección en la igualdad de género

La creación de este espacio de colaboración fortalece el compromiso institucional y operativo con la igualdad de género en el transporte público. Facilita la armonización de medidas y la evaluación conjunta de avances, asegurando que todas las partes implicadas trabajen coordinadamente para eliminar barreras de género, mejorar la seguridad, la accesibilidad y la calidad del servicio para las mujeres y otros grupos vulnerables. Además, fomenta la responsabilidad compartida y la innovación en políticas de igualdad.

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

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén adoptará un lenguaje inclusivo y no sexista en todos sus documentos, soportes informativos y comunicaciones oficiales, en cumplimiento de la normativa vigente.

Se garantizará un tratamiento igualitario en el uso de contenidos e imágenes, tanto en materiales producidos directamente por el Consorcio como en aquellos elaborados por entidades o personas externas, asegurando que toda la información refleje y promueva la igualdad de género..

Afección en la igualdad de género

La adecuación de los sistemas de información y señalética con enfoque de género contribuye a visibilizar y normalizar la igualdad en el ámbito público, promoviendo un entorno más inclusivo para todas las personas usuarias del transporte. Al eliminar el lenguaje y las imágenes sexistas o estereotipadas, se favorece que las mujeres y otros colectivos minoritarios se sientan reconocidos, respetados y representados, lo que refuerza su confianza y seguridad en el uso del sistema de transporte.

Con esta medida sensibiliza a la sociedad sobre la importancia de un lenguaje inclusivo, contribuyendo a derribar prejuicios y desigualdades culturales que perpetúan roles de género desiguales. Así, la comunicación con perspectiva de género se convierte en una herramienta clave para avanzar hacia un sistema de transporte más justo, accesible y equitativo.

ACT.2.2.1 Revisión de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos y cartelería

Durante el año 2026, se realizará una revisión exhaustiva de la imagen y el lenguaje utilizados en folletos, carteles físicos y digitales emitidos por el Consorcio, asegurando que cumplan con los principios de la perspectiva de género.



Esta revisión incluirá la adecuación de textos, gráficos y representaciones visuales para eliminar estereotipos, lenguaje sexista y sesgos de género, con el fin de fomentar una comunicación más inclusiva y respetuosa.

Afección en la igualdad de género

Con esta actuación se pretende sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de la igualdad en la comunicación pública, fomentando valores que trascienden el propio sistema de transporte y contribuyen a un cambio cultural hacia sociedades más justas e igualitarias. En definitiva, la incorporación de un lenguaje y una imagen no sexistas mejora la experiencia del usuario y refuerza el compromiso institucional con la igualdad efectiva entre mujeres y hombres.



**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).

Mediante la Orden de 22 de diciembre de 2004 (BOJA número 6 de 11 de enero de 2025) se atribuyeron competencias al Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Málaga, en materia de servicios de transporte por carretera de uso general, y la posterior Resolución de 31 de enero de 2023 de la Dirección General de Movilidad y Transportes, (BOJA número 26 de 8 de febrero de 2023), reordena y depura dicho sistema de atribución de competencias, unificando en una sola disposición el régimen de delegación de competencias de los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía, en materia de gestión, control y explotación de determinados servicios de transporte por carretera de uso general.

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.

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 de estructura es el 160/2022, de 9 de agosto, modificado por el Decreto 167/2024, de 26 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.

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 en el área de Málaga

Mediante el fomento y la promoción del transporte público, y a través de las actuaciones y competencias propias del Consorcio —entre ellas, articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas con el fin de ofrecer una imagen unificada del sistema de transportes—, se contribuye a mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano.

Con las políticas que impulsan una movilidad sostenible en el ámbito del Consorcio, como pueda ser el trasbordo entre distintos modos de transporte, dotan de una mayor calidad y seguridad al servicio de transporte público en el área de Málaga, fundamentalmente con el uso de la tarjeta de transporte, se contribuye a la lucha contra el cambio climático y la reducción de la contaminación energética.



Afección en el cambio climático

El transporte público sostenible juega un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad de vida urbana. Su implementación reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más saludable.

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

Desde el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, se quiere seguir manteniendo el género como un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Una vez que en el ejercicio anterior se cumplió con el indicador “nuevos sectores que implantan el plan de igualdad de mujeres y hombres en la Junta de Andalucía”, y teniendo en vigor el primer plan de igualdad de mujeres y hombres en el Consorcio, se mantiene alineado con la estrategia de igualdad que sirva para alcanzar la democracia paritaria en la que se supere cualquier tipo de discriminación, tal y como se define en la Orden de 23 de abril de 2025, por la que se aprueba la Formulación del Plan de Igualdad de Mujeres y Hombres en Andalucía, en el ámbito sectorial de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda a la que estamos adscritos.

Afección en la igualdad de género

Para el ejercicio 2026 se sigue 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 del este objetivo operativo y las actuaciones que se reflejan en esta memoria.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Capítulo 1 sobre los gastos de la plantilla de personal contempla la totalidad de los gastos de la plantilla de personal completa para el ejercicio 2026.

En el Capítulo 2 recoge los gastos corrientes en bienes y servicios que incluye aquellos gastos de estructura que, aun siendo necesarios para el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transportes, no están directamente asociados a los servicios de transporte; como son el mantenimiento correctivo y conservación de marquesinas, postes y ventanas, teléfono de atención al usuario (Call-Center Andaluz) o los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos. En el gasto de este capítulo se sigue apostando por la adaptación y mantenimiento de los Postes de Parada con la nueva imagen de la Junta de Andalucía, y la incorporación de 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 los distintos operadores de transporte por el uso de la tarjeta, los gastos originados por el mantenimiento, implantación de mejoras y nuevos servicios de transporte. El gasto más importante y que más 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 el nuevo acuerdo con el operador público que presta el transporte urbano en Málaga-capital. Otros aspectos que justifican el incremento de este capítulo, es la subida de las tarifas de referencia no repercutibles al usuario según la normativa aplicable y la atención al crédito necesario para compensaciones a los operadores por las obligaciones de servicio público establecidas para mejorar los servicios de transporte de los contratos concesionales.

En el Capítulo 6 se contemplan las inversiones a realizar como la ejecución de nuevas paradas de transporte y paneles informativos, 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	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	851.268	2,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.288.646	4,0
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	29.886.203	92,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	32.026.117	98,7
6 INVERSIONES REALES	413.562	1,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	413.562	1,3
OPERACIONES NO FINANCIERAS	32.439.679	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	32.439.679	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte, (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 ejercicio 2024 supondrá un mayor uso creciente del transporte público, lo que requiere adecuar los ingresos y gastos presupuestarios a una mayor demanda de usuarios.

- En el ejercicio presupuestario de 2026, se dará el paso definitivo en los proyectos de digitalización que la Dirección General de Movilidad y Transporte, a la que se encuentra adscrito el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, lo cual implica adecuar nuevos recursos para hacer frente a la terminación de tales como la migración a tarjeta desfire EV3 4k del Sistema Transporte Público Andalucía el pago de las tarifas mediante el móvil y de innovación en la gestión y digitalización del acceso al transporte público con el Centro de Gestión y Control.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.



Programa	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	32.439.679	100,0
TOTAL	32.439.679	100,0

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 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.

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

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

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 Metropolitano de Transportes del Área de Málaga, 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 en el área de Málaga

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 más 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.

Afección en el cambio climático

El impulso de una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

ACT.1.1.1 Cuantificación del 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). Todas las demandas de información de la ciudadanía por vía telefónica y telemática se contabilizarán desagregadas por sexo. En las estadísticas se incluye la tasa de variación en la demanda del uso de transporte público desagregado por sexo y por tanto categorizado como G2.

En cuanto a la Información y atención a las personas usuarias del Consorcio se persigue mejorar la información y atención a las usuarias del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, ofreciendo información de calidad al usuario de transporte. Es imprescindible incluir en el servicio de transporte público una información clara, concisa y detallada de horarios, servicios y mejoras que se ofertan dentro del área metropolitana del área de Málaga. Para ello se elaborarán las estadísticas de demanda de información desagregadas por sexo.

- Actualizar los horarios en todos los postes y marquesinas. (implantación de códigos QR).
- 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 2026, 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.

Con una mejor y mayor atención e información a las personas usuarias de nuestros sistemas de transportes, se prevé que incremente el número de personas que usen el transporte público del Consorcio en especial con el uso de nuestras tarjetas, fomentando una nueva cultura de la movilidad en que los modos y vehículos de movilidad personal como la bicicleta desempeñen un mayor papel y mas sostenible en el transporte público.

ACT.1.1.2 Incorporación de vehículos de bajas emisiones en la flota

Incorporación de vehículos de bajas emisiones de la flota de autobuses de los operadores de transporte

Afección en el cambio climático

La incorporación de vehículos de bajas emisiones reduce significativamente las emisiones contaminantes y el ruido, lo que mejora la calidad del aire y contribuye a la mitigación del cambio climático. Estas mejoras ambientales tienen un impacto positivo en la salud pública y en la habitabilidad de los espacios urbanos, favoreciendo un entorno más sostenible y confortable para toda la ciudadanía.

Esta actuación forma parte de un compromiso global con la sostenibilidad y la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte, alineándose con los objetivos de protección ambiental y desarrollo urbano sostenible.

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



OO.2.1 Mejorar la seguridad en la intermodalidad bajo la perspectiva de género

Para el ejercicio 2026 mantenemos la igualdad de 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 bajo la perspectiva de género.

En este sentido la actuación consiste en mejorar la seguridad en la intermodalidad mediante la habilitación de zonas más accesibles para las paradas de los autobuses, garantizando el cumplimiento de factores que permiten reducir la percepción y sensación de inseguridad, con la adecuada ubicación e iluminación concediendo una mayor protección a las mujeres.

Afección en la igualdad de género

Impulso de la igualdad 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 de marquesinas, se incluirán bajo la perspectiva de género, garantizando el cumplimiento de los factores de seguridad, ubicación e iluminación necesarios para reducir la percepción de inseguridad de la mujer, y facilitando la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar.

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.

Afección en la igualdad de género

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, modificado por el Decreto 167/2024, de 26 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.

Actualmente se encuentra en tramitación el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, que incorpora especial atención a la movilidad sostenible. El plan pretende fijar medidas que no sólo que mejoren las comunicaciones, sino que promuevan la disminución de toneladas de CO2, incrementen el uso del transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta y reduzca la utilización del vehículo motorizado. En definitiva, desarrollará



actuaciones para implantar formas eficientes de desplazamiento de personas y mercancías con el menor impacto ambiental posible y contribuyendo al ahorro y a la eficiencia energética y a un desarrollo sostenible.

Estas medidas se estructurarán en programas de actuación, atendiendo a distintos criterios como su madurez, fuentes de financiación o facilidad de ejecución. En este sentido, la programación considerará dos horizontes temporales: uno a corto plazo (2030) y otros a medio plazo (2035).

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.

Afección en el cambio climático

Un sistema de transporte metropolitano que fomenta y sustenta el transporte colectivo de viajeros se constituye como una medida de acción directa en sí misma para la consecución del objetivo de reducción de emisiones y congestión del tráfico.

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.

Afección en la igualdad de género

Cubrir las necesidades particulares que por motivo de género afectan particularmente a determinados colectivos.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Las previsiones de Gastos para 2026 se concretan en los siguientes capítulos:

Capítulo 1, 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.

Las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social y a sufragar el sistema de prevención de riesgos laborales del personal.

Capítulo 2, 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 Desfire.

d) Reparaciones, conservación y mantenimiento:

* Mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento de paradas y aparcabicicletas.

* Maquinaria, instalaciones y utillaje (aire acondicionado, elevador, extintores, fotocopiadoras, sistema contra incendios, centro de proceso de datos, etc.).

Capítulo 3, gastos financieros.

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

Capítulo 4, 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 6, 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, y desarrollo de aplicaciones informáticas a medida).



Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	772.860	1,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	2.831.287	4,6
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	56.582.374	92,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	60.196.521	98,0
6 INVERSIONES REALES	1.255.625	2,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	1.255.625	2,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	61.452.146	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	61.452.146	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

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

En el capítulo 2, 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.

Este ejercicio, además, hay que considerar la destinada a la adquisición de tarjetas con nueva tecnología Desfire.

En el capítulo 4, 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 tiene 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 los niveles de movilidad anteriores a la pandemia, con una mayor penetración de la tarjeta de transporte tanto en los servicios metropolitanos como en los Transportes Urbanos (especialmente en Sevilla para la red de TUYSSAM), así como la implementación de la misma en la Red de Cercanías de RENFE; 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 2025.

* 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 en ejercicios anteriores.



* 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 junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.

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 e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	61.452.146	100,0
TOTAL	61.452.146	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla es una entidad de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines. Tiene por objeto articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas, a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito.

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

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

El Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio constituye pieza esencial en el Sistema integrado de gestión del transporte público, presidido por un título multimodal que posibilita la intercambio modal entre los autobuses interurbanos-metropolitanos, los autobuses urbanos de Sevilla, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, La Rinconada y Mairena del Alcor, el tranvía-metrocentro de Sevilla y el Metro de Sevilla, además de Renfe Cercanías; 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.

Afección en el cambio climático

La utilización del transporte público sobre el vehículo privado reduce directamente las emisiones derivadas de éste último, del mismo modo que contribuye a la descongestión del tráfico en las vías urbanas, e interurbanas.

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.

Afección en el cambio climático

La adecuación de la infraestructura del sistema de transporte metropolitano en autobús conlleva a un mayor uso de esta modalidad de transporte, reduciendo el uso del vehículo privado y las mayores emisiones derivadas del mismo.

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..

Afección en el cambio climático

La implantación de mejoras tecnológicas agilizan la utilización del servicio y su eficiencia, por lo que se convierte en una alternativa más clara frente al transporte individual, reduciendo finalmente las emisiones de gases derivadas del transporte de viajeros.

Por otro lado, la integración de tecnología que permite sustituir vehículos impulsados por combustibles fósiles, por otros que utilizan energías no contaminantes supone una mejora para la calidad del aire.

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 para su adecuación a la evolución de la demanda y las necesidades de los usuarios, atendiendo a horarios en que son precisos refuerzos o mayor frecuencia de paso, o recorridos que alcanzan a una mayor población o facilitan el tránsito.

ACT.1.1.6 Incorporación de descuentos adicionales para determinados colectivos

Establecimiento de un sistema tarifario que recoja descuentos o bonificaciones para colectivos especiales, 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.

Afección en el cambio climático

La mejora de los sistemas de movilidad activa favorecen la movilidad sostenible, y reducen sensiblemente las emisiones contaminantes de otros medios de transporte alternativos.

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.

Afección en el cambio climático

La mejora del sistema de préstamos de bicicletas favorece la utilización de un servicio basado en la movilidad sostenible y cero emisiones.

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.

Afección en el cambio climático

La promoción de utilización de tecnología eléctrica en vehículos como alternativa a optar por medios de transporte impulsados por otros combustibles, reduce directamente la emisión de gases derivados de la combustión de éstos.

ACT.1.3.1 Instalación de estaciones de recarga de bicicletas y patinetes eléctricos

Instalación de estaciones de recarga para bicicletas y patinetes eléctricos.

Afección en el cambio climático

Con la instalación de estaciones de carga se pretende facilitar y promover la utilización de medios de transporte eléctricos a fin de reducir las emisiones derivadas de la combustión de combustibles.

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

OO.2.1 Planificar paradas bajo perspectiva de genero: 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.

Afección en la igualdad de género

Acondicionamiento de la infraestructura de paradas del servicio de transporte metropolitano a las necesidades específicas de determinados colectivos

Afección en la violencia de género

Incrementar la seguridad en la utilización de la infraestructura de paradas del servicio de transporte metropolitano

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

Afección en la igualdad de género

Atender necesidades particulares de determinados colectivos por razones de seguridad.

Afección en la violencia de género

Mejorar la seguridad en horario nocturno de las personas usuarias del servicio

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.

Afección en la igualdad de género

Implementar de forma efectiva la perspectiva de género en las comunicaciones.

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.

Afección en la igualdad de género

Poner de manifiesto 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.

Afección en la igualdad de género

Eliminar posibles diferenciaciones en el marco de la contratación por razón de género.

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.



Afección en la igualdad de género

Eliminar posibles diferenciaciones en el marco de la contratación por razón de género



**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, modificado por el Decreto 167/2024 de 26 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.

Afección en el cambio climático

El transporte público sostenible juega un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad de vida urbana. Su implementación reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más saludable.

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.

Afección en la igualdad de género

Se trata de un conjunto de medidas muy importantes para abordar las necesidades específicas de hombres y mujeres, garantizando la igualdad y la seguridad en el uso del sistema de transporte.



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 2026.

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.

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. 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 en torno al 15% del transporte metropolitano y del 20% en el transporte urbano, respecto a 2024, 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 y la subida de las tarifas de referencia en 2026 no repercutibles al usuario, de conformidad con la normativa aplicable.

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	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	295.407	5,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	256.725	5,2
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	4.290.980	86,3
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	4.843.212	97,4
6 INVERSIONES REALES	126.375	2,5
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	0,1
Operaciones de Capital	127.000	2,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	4.970.212	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	4.970.212	100,0



4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El capítulo 4 de "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 2024 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:

-Implantación y seguimiento de las 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.

-Seguimiento y control del proyecto piloto I+D en el operador de transporte urbano de La Línea 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.

-Proyecto de iluminación de paradas fuera de los núcleos urbanos. Se establece un proyecto inicial de valoración de las necesidades de las marquesinas con el fin de conocer el alcance para posteriormente ejecutar las actuaciones requeridas. Se prevé la actuación en los puntos que se declaren como más inseguros, mediante la conexión con la red / alumbrado eléctrico o mediante dispositivos de paneles solares en el caso de inviabilidad de conexión con la red.

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	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	4.970.212	100,0
TOTAL	4.970.212	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

Igualmente, y tras el Convenio suscrito el 17 de marzo de 2021 por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios sigue siendo válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, siendo ya posible utilizarla desde mediados de este año como medio de pago en los trenes de cercanías.

Desde su creación, el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar ha contribuido a la mejora significativa del transporte público en su área metropolitana y en aquellos municipios que cuentan con transporte urbano ya integrado tarifariamente. A cierre del ejercicio 2024, las tarjetas operativas ascienden a 87.360, y los viajes totales gestionados, tanto en autobús metropolitano como los realizados en los transportes urbanos con la tarjeta del Consorcio, han sido de 2.800.277 viajes: 1.621.503 en transporte metropolitano y 1.178.774 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.

Se estima que 2025 cierre con un aumento de la demanda en torno al 15% del transporte metropolitano y del 20% del transporte urbano, respecto a 2024.

En el marco de los objetivos estratégicos de sostenibilidad establecidos por la Junta de Andalucía, y conforme a lo dispuesto en la Orden de elaboración del Presupuesto de 2026, la actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar se alinea directamente con la lucha contra el cambio climático, al fomentar un modelo de movilidad sostenible que reduzca la dependencia del vehículo privado y, con ello, las emisiones de gases de efecto invernadero.



La promoción del transporte público colectivo, integrado y accesible contribuye de forma efectiva a la descarbonización del sector transporte, a la mejora de la calidad del aire y a la adaptación del territorio a los desafíos medioambientales. Esta intervención pública se justifica, por tanto, no solo por razones de eficiencia y equidad en el acceso a la movilidad, sino también por su papel clave en la transición ecológica y la mitigación del cambio climático.

Por último, destacar que el funcionamiento del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar se basa en:

-Ser una administración única de gestión del transporte metropolitano en el ámbito de la aglomeración urbana del Campo de Gibraltar, sin duplicidad con otra Administración.

-La participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse, ya que en las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas, siendo una de ellas urbana.

-Un equipo de personas tecnificado y muy reducido.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana

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

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

Afección en el cambio climático

El impulso de una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

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 2026 consistirán en:

- * Implantación y seguimiento 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 en los servicios de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo en el ejercicio 2026, 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 y realización de mejoras de servicios y expediciones adicionales a los recogidos en las concesiones de transporte.
- * 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.

ACT.1.1.3 Desarrollo de mejoras en las infraestructuras del transporte en el área metropolitana

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. Además, mejorar la información a las personas usuarias con la instalación de paneles informativos en las principales paradas, apeaderos y estaciones de autobús.

ACT.1.1.4 Incorporación de vehículos de bajas emisiones en la flota

Se promoverá la renovación progresiva de la flota del sistema de transporte mediante la incorporación de vehículos de bajas emisiones, con el objetivo de reducir la contaminación ambiental y acústica generada por el transporte público. Esta medida contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud ambiental en el área metropolitana.

Afección en el cambio climático

La incorporación de vehículos de bajas emisiones reduce significativamente las emisiones contaminantes y el ruido, lo que mejora la calidad del aire y contribuye a la mitigación del cambio climático. Estas mejoras ambientales tienen un impacto positivo en la salud pública y en la habitabilidad de los espacios urbanos, favoreciendo un entorno más sostenible y confortable para toda la ciudadanía.

Esta actuación forma parte de un compromiso global con la sostenibilidad y la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte, alineándose con los objetivos de protección ambiental y desarrollo urbano sostenible.



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 igualdad de género

Aplicar la perspectiva de género en la planificación del transporte implica analizar y responder a las distintas formas en que mujeres, hombres y personas de identidades diversas utilizan y experimentan el sistema de movilidad. Esta visión permite diseñar una oferta de servicios más equitativa, segura y eficiente, que facilite la conciliación entre la vida personal, laboral y familiar, especialmente en lo que respecta a las responsabilidades de cuidado, históricamente asumidas en mayor medida por las mujeres.

Un sistema de transporte público bien planificado -frecuente, coordinado, puntual y con adecuada intermodalidad- favorece el acceso en condiciones de igualdad a oportunidades laborales, educativas y sociales. Asimismo, al fomentar el uso de modos de transporte colectivos y sostenibles, se promueve un cambio de hábitos hacia la corresponsabilidad en los desplazamientos cotidianos, contribuyendo también a la sostenibilidad ambiental. Esta perspectiva debe integrarse transversalmente en todos los planes, estudios, informes y convenios vinculados al sistema de transporte metropolitano.

Afección en la igualdad de género

Incorporar la perspectiva de género en la planificación del sistema de transporte tiene un impacto directo en la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres, al reconocer y atender las diferencias en patrones de movilidad y necesidades derivadas de los roles de género. Esta aproximación permite que el transporte público sea un recurso accesible y funcional para las mujeres, quienes a menudo enfrentan mayores desafíos para compatibilizar el trabajo, el cuidado y las actividades cotidianas.

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.

Afección en la igualdad de género

La incorporación de la perspectiva de género en la accesibilidad de las paradas contribuye a garantizar que las mujeres, que suelen asumir más responsabilidades familiares y realizar desplazamientos frecuentes y complejos, tengan un acceso seguro, cómodo y eficiente al transporte público.

Afección en la violencia de género

La mejora en iluminación al acceso de las paradas y en las rutas peatonales reduce riesgos asociados a la violencia o acoso, aumentando la sensación de seguridad. Así, estas medidas promueven la autonomía y la igualdad en la movilidad cotidiana.

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.

Afección en la igualdad de género

Utilización del lenguaje inclusivo.

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 2026, desde la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

Afección en la igualdad de género

Necesidad de adaptar el lenguaje y la imagen para visibilizar las posibles desigualdades.

OO.2.3 Incorporar el enfoque de igualdad de género en la planificación y ejecución del plan de transporte metropolitano

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 y paliar posibles situaciones de desigualdad por razón de género.

Afección en la igualdad de género

Integrar las necesidades, experiencias y realidades tanto de mujeres como de hombres en todas las etapas de diseño, implementación, monitoreo y evaluación del plan de transporte, busca garantizar que los beneficios sean equitativos y no se perpetúen desigualdades.

ACT.2.3.1 Seguimiento de la ejecución del plan de transporte desde la perspectiva de género

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar contará con la participación de la mayor variedad posible de grupos afectados, con una distribución equitativa desde una perspectiva de género, para llevar a cabo el seguimiento de la ejecución del plan de transporte. El objetivo es analizar los diferentes patrones de movilidad entre hombres y mujeres en la implementación de las políticas de transporte sostenible, dentro del marco fijado por el plan de transporte metropolitano del Campo de Gibraltar.

Afección en la igualdad de género

Analizar cómo las diferencias entre hombres y mujeres impactan en sus necesidades y patrones de movilidad, y cómo estas diferencias deben ser consideradas para diseñar un sistema de transporte más equitativo y eficiente.



**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, tráficos, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente, se dictó Orden de 10 de marzo de 2004, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, BOJA número 55, de 19 de marzo de 2004, por la que se atribuyen competencias al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

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. 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 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.

1.2 Estructura de la sección

En el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, (modificado por el Decreto 167/2024, de 26 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.

Con fecha 24 de septiembre de 2025, ha sido aprobado en Consejo de Gobierno el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible, que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Cádiz. Con la aprobación de este Plan, se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial de la Bahía de Cádiz, 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 de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial. Se trata de un área compuesta por 12 municipios dispuestos en torno a la Bahía de Cádiz, en el que la movilidad se ve generada y atraída por municipios de diferentes tamaños.

El objetivo principal del PTMBC 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. Su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de los sistemas de transporte: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento, el conjunto de los modos de transporte que integran el sistema y la intermodalidad.

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.

Afección en la igualdad de género

Tiene incidencia en la igualdad y la inclusión. Mejora la seguridad, mayor equidad en la movilidad, inclusión en la planificación, acceso de oportunidades y cambio cultural. Se tiene un impacto positivo significativo en la vida de las mujeres y otros grupos vulnerables.

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 1, que refleja los gastos de personal, el capítulo 2 los gastos corrientes, el capítulo 4 las transferencias corrientes y el capítulo 6 las inversiones reales.

Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	988.474	4,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	828.661	3,9
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	16.436.940	78,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	18.254.075	86,6
6 INVERSIONES REALES	2.811.000	13,4
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	2.811.000	13,4
OPERACIONES NO FINANCIERAS	21.065.075	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	21.065.075	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El presupuesto del gasto contemplado para la anualidad 2026, destaca por los gastos consignados en lo relativo al Capítulo 4 de transferencias corrientes con destino a empresas de transporte, así como en lo referido al Capítulo 6 de inversiones asociadas al sistema de transporte existente.

En el Capítulo 1 se han mantenido los créditos existentes respecto a la anualidad anterior, al no haber existido incremento de plantilla de personal, manteniéndose los puestos con dotación existentes en 2025, y ajustándose los créditos al reconocimiento de nuevos complementos de antigüedad.

En cuanto al Capítulo 2, sigue destacando el importe del crédito correspondiente a los servicios de atención al usuario y recaudación de la red de ventas, en el que se contemplan nuevas prestaciones de servicios en la adjudicación del contrato que inició su prestación en 2024, así como el crédito necesario para la ejecución del contrato de mantenimiento de las Terminales Marítimas asociadas al servicio marítimo.

Señalar que los servicios de mantenimiento de las embarcaciones que forman parte de la flota metropolitana, que para la anualidad 2025 se contemplaban en este Capítulo, se han incluido en el objeto de la nueva concesión adjudicada para la explotación del servicio marítimo regular de transporte, por lo que el crédito necesario para dicho mantenimiento, ha sido consignado a partir de 2026, en el capítulo 4 del presupuesto de gastos, que es en el que se imputan los gastos derivados de este contrato.

El Capítulo 4 se incrementa con respecto al crédito definitivo de la anualidad 2024 en un 48,10% debido principalmente a las ayudas al transporte público con descuentos en las tarifas de tarjeta a usuarios, que motivaron un importante incremento de la movilidad y del gasto de compensación a los operadores de transporte.

Este escenario se mantiene en 2025 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 al menos un 10,9% sobre el estimado al cierre de 2024, obtenido este valor teniendo en cuenta la tendencia y datos obtenidos a cierre de abril de 2025 respecto al mismo periodo del año anterior, último dato conocido a la fecha de preparación de esta memoria. Del mismo modo, se ha contemplado un incremento de demanda en el transporte urbano de un 25%, y la revisión de la tarifa de referencia a los concesionarios de transporte por carretera, que ha sido de un 2,77% desde el 1 de mayo de 2025, y se ha estimado una previsión de revisión de conformidad con la normativa aplicable.

Se ha considerado igualmente, una consolidación de los valores de 2024 de penetración de utilización de la tarjeta de transporte en el autobús interurbano, con un valor medio de un 91,0%. En 2026, es necesario contemplar del mismo modo, el importe estimado de liquidaciones de movilidad de viajeros que utilicen la tarjeta de transporte del Consorcio, en los servicios integrados del núcleo de Renfe Cercanías de Cádiz y el modo Trambahía, que hasta la fecha y desde prácticamente su integración en 2022, RENFE viene liquidando el Estado, al amparo de la normativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre ayudas al transporte público.

En el modo barco, tal y como se ha indicado más arriba, se ha considerado el importe del precio de adjudicación con respecto a esta anualidad en la nueva concesión suscrita, que lleva incorporado el crédito necesario para la realización del mantenimiento de las embarcaciones que prestan el servicio marítimo metropolitano.

Por otro lado, se debe atender también el crédito necesario para compensaciones en concepto de intensificación de expediciones 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 6, destaca el crédito necesario para la gestión del expediente de contratación de Suministro de tres buques gemelo tipo catamarán con destino al servicio de transporte marítimo regular de pasajeros perteneciente al Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz.

Por otra parte, se contemplan los créditos para las inversiones relacionadas con estudio y remodelación de cubierta de Terminal Marítima de Cádiz, al objeto de corregir filtraciones que se han acentuado con las condiciones climatológicas de este año, nuevas defensas en Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, al objeto de corregir los impactos en la maniobra de atraque de las nuevas embarcaciones, estudio y redacción de proyecto para el establecimiento de un segundo punto de atraque y mejora del existente en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, semáforo salida Hospital de San Carlos, que permitirá mejorar la seguridad de los autobuses metropolitanos que atienden las línea M-010 de Cádiz con el citado hospital, Plan de adecuación de vertidos a acometer en el Puerto de Cádiz, o instalación de puntos de recarga eléctrica en los diferentes puertos destinados a las futuras embarcaciones que formarán parte de la flota metropolitana del Consorcio de Transportes.

Así mismo se mantiene el crédito necesario para suministro de postes de parada, materiales y repuestos pasarelas de embarque terminales marítimas, renovación de mobiliario de oficina, o desarrollos software como el de venta anticipada del servicio marítimo, en ciberseguridad, sistema de picaje para el personal, y registro electrónico.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

-Realizar liquidaciones de movilidad de viajeros que utilicen la tarjeta de transporte del Consorcio, en los servicios integrados del núcleo de Renfe Cercanías de Cádiz y el modo Trambahía, que hasta la fecha y desde prácticamente su integración en 2022, RENFE viene liquidando el Estado, al amparo de la normativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre ayudas al transporte público.



-Se estima, de acuerdo a la tendencia observada, un importante crecimiento, en el entorno de un 25%, de viajeros con tarjeta en el transporte urbano integrado en el Consorcio, lo que también se traducirá en un incremento del gasto de compensaciones asociado a este modo.

-Adjudicación de la nueva concesión de explotación del servicio marítimo regular de transporte de acuerdo a la recuperación de la movilidad prevista en este modo, las tarifas técnicas ofertadas por viajero, por expediciones en barco y expediciones alternativas por carretera, el aumento del personal en tierra y tripulaciones destinado a mejorar el servicio, así como la inclusión de la realización de las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo.

-Crecimiento de movilidad que continúa en el resto de modos metropolitanos y la consolidación de la mayor penetración de la tarjeta de transporte frente al billete en los valores alcanzados. En autobús interurbano, se estima el mismo en cerca de un 11% en relación a los datos registrados al cierre de 2024.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos de este Consorcio, está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	21.065.075	100,0
TOTAL	21.065.075	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), califica en su artículo 64 como "Transporte regular" de viajeros, los que "se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados". Por oposición a tales servicios, se encuentran los "transportes discrecionales".

A su vez, los servicios de transporte de viajeros "regulares" se diferencian (artículo 67) entre de "uso especial", y de "uso general": los primeros se destinan "a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares", mientras que los de uso general (artículo 67) van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

Al ser el transporte regular de viajeros de uso general, un sistema en el que no se puede dar libre competencia (al igual que las emisoras de TDT o radio), y según indica el artículo 70 de la LOTT (BOE 31/07/1987): "La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos". Y para ello (artículo 71) "La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará, como regla general, por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su prestación."

Corresponde por tanto a la Administración, y al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en lo que se refiere a las competencias que se le han sido atribuidas, la realización de sus funciones en 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 puede acceder directamente a un tren del núcleo de cercanías de Cádiz, con la tarjeta de transporte de cualquier Consorcio de Transporte de Andalucía, descontándosele del saldo de la tarjeta, el importe del viaje que transcurre entre la estación origen y la estación destino de su viaje, lo que fomentará el uso del transporte público colectivo en los servicios de Cercanías de Renfe Viajeros como uno de los modos de resolver de forma eficaz, racional y sostenible las necesidades de movilidad en el Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz. La tarificación aplicada en RENFE Cercanías, será la misma que se aplica al resto del ámbito de actuación del Consorcio, por lo que el usuario pagará lo mismo para desplazarse de un punto de origen a un punto de destino, con independencia del modo de transporte que utilice para realizar su viaje. Del mismo modo, en octubre de 2022, se puso en marcha el Tranvía de la Bahía de Cádiz, que ha pasado a quedar integrado tarifariamente del mismo modo, que ha ocurrido con la línea C1 de Cádiz.

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

Por todo lo anteriormente expuesto, se justifica seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía, basada en:



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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía, como gestores de un servicio público esencial como es el transporte público colectivo en Andalucía, vienen dando cuenta significativa los datos de movilidad alcanzados hasta el cierre de 2019, etapa previa la crisis sanitaria de la Covid-19. Es conocido el impacto que tuvo esa crisis en el cambio de los hábitos de la ciudadanía, en el que las restricciones a la movilidad general tuvieron como consecuencia directa a partir de 2020, una significativa reducción del número de viajes en los modos de transporte metropolitanos que se gestionan por esta Administración.

La recuperación de la normalidad en la prestación de la demanda del transporte público metropolitano que gestiona el Consorcio, se produjo 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, por lo que será mencionada esta referencia por última vez en esta memoria.

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 2024, 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 2024: 344.737 tarjetas de transportes.
- Viajeros totales gestionados a cierre de 2024 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 5.601.150 en modos metropolitanos (autobús interurbano y barco), en tráficos atribuidos al Consorcio, que realizan sus viajes con títulos integrados.
- Viajeros totales en otros modos de transporte integrados tarifariamente en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz (urbanos, núcleo de Cercanías de Cádiz y Trambahía): 3.184.874.
- El sistema de transporte público metropolitano en el ámbito de la Bahía de Cádiz, registró como viajeros totales de la anualidad 2024, incluyendo todos los modos gestionados e integrados tarifariamente: 8.786.024.

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 de los 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 que se realizarán durante la anualidad 2026 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.

-Ejecución 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 pendiente de aprobación de su versión final en Consejo de Gobierno, habiendo sido informado favorablemente por el Consejo de Administración del CMTBC en sesión ordinaria del 18 de septiembre de 2025.

-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.

-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). Simultáneamente, 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.

-Realización de estudio para instalación de puntos de recarga eléctrica destinados a la embarcaciones que formarán parte de la flota metropolitana del Consorcio de Transportes.

-Realización de estudio y redacción de proyecto para el establecimiento de un segundo punto de atraque y



mejora del existente en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María.

-Realización de estudio y redacción de proyecto para la remodelación de la cubierta de la Terminal Marítima de Cádiz.

-Realización de estudios y auditorias para verificación del estado de las embarcaciones que componen la flota metropolitana que presta servicio marítimo regular de transporte

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

Las principales líneas de trabajo para la anualidad 2026 incluidas en esta actividad, para la consecución del citado objetivo son:

-Política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta con menor coste al usuario.

-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 abril de 2026.

-Implantación del proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible, con nuevas funcionalidades.

-Virtualización en el móvil de la tarjeta de transporte.

-Integración como administraciones Consorciadas de los 5 ayuntamientos con Convenio de Colaboración (Arcos de la Frontera, Medina Sidonia, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Conil de la Frontera), tras la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible.

-Integración tarifaria de nuevos municipios: Barbate y Vejer de la Frontera.

-Inicio y desarrollo de actuaciones contempladas en el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz en su primera fase.

-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 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.

-Mejora de paradas/intercambiadores que garanticen la accesibilidad en las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitana.



-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, defensas de Terminal Marítima del Puerto y un segundo atraque para esta terminal.

-Gestión y coordinación de acuerdo a atribuciones transferidas para la explotación de la Estación Intercambiador de Autobuses de Cádiz.

-En el año 2026, se continuarán manteniendo los servicios asociados al préstamo gratuito de bicicletas en terminales marítimas, como complemento a la cadena modal de transporte público.

-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 2025, al aplicarse gratuidad a los títulos multiviajes de RENFE, y no poder valorar la afección real entre ambos modos.

ACT.1.1.3 Incorporación de embarcaciones de bajas emisiones al servicio marítimo del transporte regular de viajeros

Se promoverá en 2026 la renovación progresiva de la flota del servicio marítimo de transporte regular mediante la incorporación de vehículos de bajas emisiones, con el objetivo de reducir la contaminación ambiental y acústica generada por el transporte público. Esta medida contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud ambiental en el área metropolitana.

Afección en el cambio climático

La incorporación de nuevas embarcaciones con motorización híbrida reduce significativamente el consumo de gasoil, las emisiones contaminantes y el ruido, lo que mejora la calidad del aire y contribuye a la mitigación del cambio climático. Estas mejoras ambientales tienen un impacto positivo en la salud pública y en la habitabilidad de los espacios urbanos, favoreciendo un entorno más sostenible y confortable para toda la ciudadanía.

Esta actuación forma parte de un compromiso global con la sostenibilidad y la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte, alineándose con los objetivos de protección ambiental y desarrollo urbano sostenible.

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.

Afección en la igualdad de género

Implantar la perspectiva de género como elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana de



la Bahía de Cádiz, alineado con uno de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte, contribuye a un cambio cultural más amplio, promoviendo la igualdad y la inclusión en otros ámbitos de la sociedad.

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.

Afección en la igualdad de género

El implementar medidas como paradas intermedias en horarios nocturnos, iluminación adecuada y cámaras de seguridad puede reducir la sensación de inseguridad y el acoso en el transporte público, especialmente para mujeres.

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.

Afección en la igualdad de género

Se contribuye a crear 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 seguimiento continuado a través de las empresas contratadas que tengan por objeto la realización de tareas vinculadas a la emisión de folletos, carteles, estudios, clientes misteriosos, gestión de redes sociales del Consorcio, información en paradas, entre otros, y se revisarán las publicaciones existentes, cartelería, folletos y señalética, página web, redes sociales, 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.

Afección en la igualdad de género

Este Consorcio, es consciente de la necesaria actuación y adecuación en relación al lenguaje e información al usuario, el cual debe adaptarse para atender las demandas de una ciudadanía que requiere una comunicación efectiva, que no sea ambigua, discriminatoria ni excluyente, y donde los signos representen con justicia la realidad que designan, junto al principio de economía lingüística. Todo esto, con el objetivo del uso no discriminatorio de la información, y adaptación a la normativa actual al respecto.

ACT.2.2.2 Aplicación de la perspectiva de género a los servicios de atención e información sobre transportes

Del resultado de esa revisión del sistema de información existente, se procederá en su caso, a la adecuación que resulte, conforme a las necesidades detectadas, en la anualidad 2026, en el ámbito señalado en el punto ACT.2.2.1, todo ello desde la perspectiva de género.



Afección en la igualdad de género

Se mejora la atención al considerar las necesidades específicas de hombres y mujeres, se desarrolla una mayor empatía y comprensión hacia las necesidades y preocupaciones de los usuarios/as y se mejora la comunicación, la comprensión y la satisfacción.

OO.2.3 Definir y puesta en marcha del plan de transporte y otros estudios 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,

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.

Afección en la igualdad de género

La incorporación de la perspectiva de género en la planificación y diseño del transporte público garantiza que las necesidades de todos los usuarios sean consideradas, reduciendo las desigualdades y promoviendo la igualdad 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.

Afección en la igualdad de género

Las encuestas nos permiten obtener análisis mas precisos de las necesidades y experiencias de los usuarios/as. Se detectan las brechas en la satisfaccion entre hombres y mujeres, lo que puede ayudar a tomar decisiones para mejorar los servicios. Además se garantiza que las voces de ambos sexos son escuchadas.



**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, en concreto, a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

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 Granada 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 tres categorías: gastos de personal, gastos de funcionamiento y gastos de inversiones, entre los que se incluyen conceptos como las asesorías externas en materias jurídica, de personal y gastos de inversiones con cargo al Programa de Impulso a la Rehabilitación de Edificios Públicos (PIREP).

La Comunidad Autónoma de Andalucía ha suscrito con fecha 30 de diciembre de 2021 un convenio con el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana para la ejecución del Programa de Impulso a la Rehabilitación de Edificios Públicos (PIREP). Este programa (C02.I05) se encuadra dentro de la Política Palanca 1, Componente 2, Inversión 5 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) elaborado por el Gobierno de España, para la financiación a través de los fondos Next Generation EU, denominada "Implementación de la Agenda Urbana Española: Plan de Rehabilitación y Regeneración Urbana.

La finalidad del convenio es financiar aquellas actuaciones que, en el marco de una rehabilitación integral, garanticen el cumplimiento de los requisitos establecidos por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) aprobado por resolución de 29 de abril de 2021, de la Subsecretaría, por la que se publica el Acuerdo de Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021, y detallados en el PIREP. Entre las actuaciones objeto de financiación, incluidas en el Anexo I del PIREP se encuentra la denominada 1F2-16 titulada "PALACIO DE EXPOSICIONES Y CONGRESOS DE GRANADA".



Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	45.477	2,0
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	46.500	2,1
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	91.977	4,1
6 INVERSIONES REALES	2.135.176	95,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	2.135.176	95,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.227.153	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.227.153	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Dadas las funciones del Consorcio, las partidas de su presupuesto de gasto se articulan en tres 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). Y, de otro, la financiación a través de los fondos Next Generation EU, denominada "Implementación de la Agenda Urbana Española: Plan de Rehabilitación y Regeneración Urbana.

En el año 2026 se afrontaría la finalización de la ejecución del proyecto de obra valorado de acuerdo con los datos incluidos en el Anexo I del mismo.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

El Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada afronta la mayor modernización de las instalaciones en más 30 años de historia. Se afrontará una reforma integral que dotará a Granada de un edificio plenamente adaptado al siglo XXI y preparado para seguir albergando acontecimientos del más alto nivel.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Conforme a lo que se regula en la estructura orgánica de la Consejería Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, el presupuesto de gastos e ingresos del Consorcio está adscrito a dicha Consejería, entre cuyas competencias se incluye la consolidación del sector congresual en Andalucía. En consecuencia, el consorcio también gestiona el programa presupuestario de dicho centro directivo, el 76A.



Programa	2026	%
76A ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL	2.227.153	100,0
TOTAL	2.227.153	100,0

PROGRAMA 76A- ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Consorcio Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada se constituye como un instrumento para potenciar la promoción de la celebración de congresos, exposiciones y, en general, eventos dirigidos a la promoción turística y económica. Con su creación en 1988 se pretendió, por tanto, potenciar tales fines.

El Palacio de Exposiciones y Congreso de Granada ha sido gestionado desde su inauguración y hasta el año 2011 por el consorcio público constituido por la Administración de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada, siendo esta figura de colaboración institucional el cauce más adecuado para instrumentalizar la cooperación económica, técnica y administrativa de sus componentes.

A partir del 1 de enero de 2012, la actividad del Consorcio es meramente administrativa y, fundamentalmente de control de la concesión. Su presupuesto anual se ajusta al canon fijo anual que debe abonar la concesionaria, según lo establecido en el clausulado del contrato. Funciona como entidad administrativa sin actividad comercial y con un presupuesto limitativo.

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.