



CONSORCIOS



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:

- A. Promover la divulgación científica.
- B. Fomentar la cultura científica, tecnológica, sanitaria y ambiental, potenciando las aptitudes críticas y participativas y estimulando el interés general por la mismas.
- C. Potenciar el desarrollo de la didáctica de las ciencias.
- D. Mantener un permanente intercambio con centros homólogos de otras ciudades y países, incluyendo las organizaciones nacionales e internacionales afines.
- E. Contribuir a la formación integral y continuada de las personas.
- F. Contribuir a la formación del alumnado y de los profesionales de los centros docentes en el ámbito de las ciencias.
- G. Contribuir a la promoción de la actividad socioeconómica y a la innovación en su entorno.
- H. 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 Consorcio está constituida por los siguientes órganos:

- a) Órganos de Gobierno: el Consejo Rector y la Comisión Ejecutiva
- b) Órgano de Dirección y administración: la Dirección Gerencia.
- c) Órgano Consultivo: el Comité de Bioética.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

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

Los objetivos principales son los siguientes:

- 1. Promover la divulgación de las ciencias y contribuir a la formación integral y continuada de las personas.
- 2. Fomentar la cultura científica, tecnológica, sanitaria y ambiental, potenciando las actitudes críticas y participativas, estimulando el interés general por las mismas.
- 3. Potenciar el desarrollo de la didáctica de las ciencias y la formación del profesorado.
- 4. Mantener un permanente intercambio con centros homólogos a nivel nacional e internacional.
- 5. Contribuir a la formación de profesionales de la enseñanza en el ámbito de las ciencias.
- 6. Contribuir a la promoción de la actividad socioeconómica y la innovación.
- 7. Fomentar el turismo científico.

En cuanto a las líneas de trabajo son:

- 1. Adecuación de la estructura del Centro a su escala actual y desarrollo de alianzas estratégicas a nivel tanto nacional como internacional.
- 2. Desarrollo del Programa ESERO, Oficina Española de la ESA para la Educación.
- 3. Desarrollo del BioDomo.
- 4. Realización de Exposiciones Temporales en gran formato.
- 5. Potenciar la proyección nacional e internacional del museo, mediante la participación en asociaciones, proyectos europeos, coproducciones expositivas..



6. Itineración de exposiciones propias con otros museos y entidades, tanto nacionales como internacionales.
7. Desarrollo del programa de actividades.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Promover la divulgación de las ciencias.

El Parque de las Ciencias trabajará por la divulgación de las ciencias en sus instalaciones y en todas las actividades y proyectos que desarrolle o en los que participe. Se trabajará en red con otros museos y entidades, tanto nacionales como internacionales.

OE.2 Potenciar el desarrollo de la didáctica de las ciencias

Se desarrollarán nuevos talleres didácticos, métodos, publicaciones y recursos multimedia que permitan la adquisición de conocimientos científicos de forma más eficiente y a un público objetivo más amplio

OE.3 Contribuir a la formación del alumnado y de profesionales docentes en el ámbito de las ciencias

El Parque de las Ciencias formará a docentes y alumnado en el ámbito de las ciencias y será sitio de encuentro local y autonómico a nivel educativo mediante conferencias, talleres y encuentros de docentes y profesionales de la educación.

OE.4 Fomentar el turismo científico

Otro de los objetivos del Consorcio será fomentar el turismo científico, contribuyendo a situar la ciudad de Granada como un referente en este ámbito, mediante alianzas con otras instituciones y acciones promocionales específicas.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Consorcio ha realizado un presupuesto en el que se refleja una contención de gastos e inversiones y que se ajusta tanto a la evolución de la ejecución de los últimos años como a las necesidades actuales. Como resultado de esta contención, el Presupuesto de Gastos e Inversiones se mantiene en la línea de los ejercicios anteriores con un leve incremento.

Este esfuerzo continuado de contención del gasto conlleva, por otro lado, poner especial atención en que no repercuta en el buen estado de las instalaciones y que la acogida a nuestros visitantes siga teniendo un nivel adecuado de calidad en un Museo que es, a día de hoy, referente nacional e internacional.

La mayor parte de los gastos del Museo son los gastos de funcionamiento y actividades del Capítulo 2, que suponen el 57% del total del presupuesto para 2020.



Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	2.115.586	16,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	7.343.950	57,0
3 GASTOS FINANCIEROS	21.913	0,2
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	9.481.449	73,6
6 INVERSIONES REALES	460.466	3,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	460.466	3,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	9.941.915	77,2
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	2.952.644	22,8
OPERACIONES FINANCIERAS	2.952.644	22,8
TOTAL	12.894.559	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Los gastos de funcionamiento y actividades del Capítulo 2 suponen el 57% del presupuesto para 2020. Dentro de estos gastos, destacan los gastos de exposiciones temporales, funcionamiento y actividades, y los gastos de los servicios externos (servicio de atención a visitantes, gestión integral de vivarios y de BioDomo, servicio de taquilla y tienda, de seguridad y limpieza, parking, etc.).

El capítulo 1 (gastos de personal), alcanza un 16% del presupuesto. Las inversiones son un pequeño porcentaje del mismo y las amortizaciones de deuda suponen un 23% del presupuesto, siendo 2020 el último ejercicio de amortización de los préstamos bancarios de los que es titular el Consorcio.

En cuanto a los ingresos, sobre el total del presupuesto, las aportaciones de las entidades suponen un 47% y la previsión de ingresos por actividad en conjunto suponen un 53%, superando ampliamente, una vez más, el objetivo fijado desde el año 1995: de un 33% de autofinanciación y un 77% de financiación institucional.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

En el actual presupuesto respecto a 2019, no se prevén grandes novedades. Se han aumentado ligeramente los gastos de funcionamiento por los gastos de servicios externos, para equiparar los presupuestos de algunas licitaciones a los gastos reales de la prestación del servicio, que se han adaptado a las necesidades actuales de la dimensión del Museo (ha aumentado el número de actividades y de visitas de forma considerable).

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El Parque de las Ciencias sólo tiene un programa presupuestario.

Programa	2020	%
54C INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA	12.894.559	100,0
TOTAL	12.894.559	100,0



PROGRAMA 54C- INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

En la Conferencia Mundial sobre la Ciencia para el siglo XXI, auspiciada por la UNESCO y el Consejo Internacional para la Ciencia, se declaraba que "... es necesario fomentar y difundir la alfabetización científica en todas las culturas y en todos los sectores de la sociedad (...) a fin de mejorar la participación de los ciudadanos en la adopción de decisiones relativas a las aplicaciones de los nuevos conocimientos" (Declaración de Budapest, 1999).

El papel de los museos de ciencia en dicha alfabetización científica es fundamental, pues son un nexo de unión entre la comunidad científica y la ciudadanía, proporcionan un contexto accesible para todo el conjunto de la sociedad y emplean un método de divulgación que conecta aspectos claves de la didáctica de las ciencias, como son el aprendizaje significativo y la motivación intrínseca.

Además, hay que mencionar los efectos beneficiosos a largo plazo que tienen los museos tanto en los visitantes como en la imagen de la ciudad en la que se sitúan (Estudio "Efectos a largo plazo de los museos y ferias de la ciencia en España, del Centro de Estudios de Ciencia, Comunicación y Sociedad de la Universidad Pompeu Fabra, 2016). Entre estos efectos cabe destacar: despertar el interés por temas científicos y proyectar la imagen de ciudad para la ciencia.

Los museos de ciencia han pasado de ser museos de colecciones, en los que el objetivo era conservar un patrimonio, a museos interactivos, en los que el objetivo es despertar el interés por la ciencia en un contexto educativo no formal.

d

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Promover la divulgación de las ciencias.

OO.1.1 Divulgar la ciencia al público general a través de exposiciones de contenido científico

Divulgar la ciencia al público general a través de exposiciones de contenido científico al público general, tanto de gran formato como de formato medio y/o pequeño

ACT.1.1.1 Organización de una exposición de gran formato

Organización de una exposición de gran formato

ACT.1.1.2 Itineración de exposiciones temporales producidas

Itineración de exposiciones temporales producidas a distintos museos nacionales e internacionales

OO.1.2 Organizar talleres y actividades dirigidas a público general

Organizar talleres y actividades dirigidas al público general, tanto familiar, como infantil, personas adultas o combinadas

ACT.1.2.1 Organización de talleres familiares



Organización de talleres familiares

ACT.1.2.2 Organización de actividades culturales para público general

Organización de actividades culturales para público general

ACT.1.2.3 Organización de conferencias dirigidas al público general en el Ciclo Ciencia para Todos

Organización de conferencias dirigidas al público general en el Ciclo Ciencia para Todos

ACT.1.2.4 Organización de talleres de verano para infancia (Programa Verano con Ciencia)

Organización de talleres de verano para infancia (Programa Verano con Ciencia)

OO.1.3 Elaborar y promocionar publicaciones y contenido en formato papel y/o multimedia de divulgación científica

Elaborar y promocionar publicaciones y contenido en formato papel y/o multimedia de divulgación científica, como guías, vídeos, posts en redes sociales, etc.

ACT.1.3.1 Elaboración de contenidos en formato papel y/o multimedia de divulgación científica

Elaboración de contenidos en formato papel y/o multimedia de divulgación científica

OO.1.4 Organizar formación para la divulgación científica

Organizar formación para la divulgación científica

ACT.1.4.1 Celebración de un Curso de Actualidad Científica para cada exposición de gran formato

Celebración de un Curso de Actualidad Científica para cada exposición de gran formato

OO.1.5 Permitir el acceso a los contenidos del museo a toda la población posible, especialmente aquella con bajos recursos económicos

Permitir el acceso a los contenidos del museo a toda la población posible, especialmente aquella con bajos recursos económicos

ACT.1.5.1 Organización de dos días al año de Puertas Abiertas (acceso gratuito)

Organización de dos días al año de Puertas Abiertas (acceso gratuito)

OO.1.6 Participar en redes, asociaciones, reuniones, actividades y proyectos con otras entidades nacionales e internacionales

Participar en redes, asociaciones, reuniones, actividades y proyectos con otras entidades nacionales e internacionales



ACT.1.6.1 Participación en redes, asociaciones, reuniones, congresos, actividades y proyectos desarrollados por otras entidades nacionales

Participación en redes, asociaciones, reuniones, congresos, actividades y proyectos desarrollados por otras entidades nacionales e internacionales

OE.2 Potenciar el desarrollo de la didáctica de las ciencias

OO.2.1 Organizar talleres didácticos con contenido curricular para escolares

Organizar talleres didácticos con contenido curricular para escolares

ACT.2.1.1 Organización de talleres didácticos para escolares

Organización de talleres didácticos para escolares

OO.2.2 Organizar talleres didácticos de exposiciones

Organizar talleres didácticos de exposiciones

ACT.2.2.1 Organización de talleres didácticos para cada exposición de gran formato del museo

Organización de talleres didácticos para cada exposición de gran formato del museo

OO.2.3 Desarrollar materiales didácticos

Desarrollar materiales didácticos de contenido científico

ACT.2.3.1 Desarrollo de materiales didácticos

Desarrollo de materiales didácticos

OO.2.4 Organizar formación específica para docentes sobre astronomía para formar a otros docentes en el marco del proyecto ESERO

Organizar formación específica para docentes sobre astronomía para formar a otros docentes en el marco del proyecto ESERO

ACT.2.4.1 Desarrollo de formación para docentes como formadores del Programa ESERO

Desarrollo de formación para docentes como formadores del Programa ESERO

OE.3 Contribuir a la formación del alumnado y de profesionales docentes en el ámbito de las ciencias

OO.3.1 Organizar formación específica para docentes sobre los contenidos del museo en los "Martes del Profesorado"



Organizar formación específica para docentes sobre los contenidos del museo en los "Martes del Profesorado"

ACT.3.1.1 Organización de sesiones periódicas de Martes del Profesorado

Organización de sesiones periódicas (todas las tardes de los martes durante el periodo lectivo) para explicar los contenidos del museo a docentes (Martes del Profesorado)

OO.3.2 Fomentar las vocaciones científicas entre el alumnado universitario en el Programa de Animadores Científicos

Fomentar las vocaciones científicas entre el alumnado universitario en el Programa de Animadores Científicos

ACT.3.2.1 Desarrollo del Programa de Animadores Científicos (estudiantes de la UGR)

Desarrollo del Programa de Animadores Científicos (participación de estudiantes de la UGR en las actividades del museo y en la atención a los visitantes en salas y talleres)

OO.3.3 Fomentar vocaciones científicas en el alumnado de primaria y secundaria

Fomentar vocaciones científicas en el alumnado de primaria y secundaria

ACT.3.3.1 Desarrollo de una Feria de la Ciencia anual de gran formato

Desarrollo de una Feria de la Ciencia anual de gran formato

ACT.3.3.2 Celebración de un Maratón de Documentales Científicos elaborados por alumnado

Celebración de un Maratón de Documentales Científicos elaborados por alumnado

ACT.3.3.3 Fomento de las visitas de grupos escolares al museo

Fomento de las visitas de grupos escolares al museo

OO.3.4 Crear contenidos científicos en formato trasladable a los centros escolares y a otras instalaciones

Crear contenidos científicos en formato trasladable a los centros escolares y a otras instalaciones

ACT.3.4.1 Exposiciones en tamaño microexposición trasladable a los centros solicitantes

Exposiciones en tamaño microexposición trasladable a los centros solicitantes

OE.4 Fomentar el turismo científico

OO.4.1 Hacer convenios de colaboración con otros atractivos turísticos de la ciudad

Hacer convenios de colaboración con otros atractivos turísticos de la ciudad



ACT.4.1.1 Participación en el Bono Turístico de la ciudad (Granada Card)

Participación en el Bono Turístico de la ciudad (Granada Card)

ACT.4.1.2 Participación en el programa de visita combinada con la Alhambra

Participación en el programa de visita combinada con la Alhambra

OO.4.2 Promocionar el museo en el sector turístico

Promocionar el museo en el sector turístico

ACT.4.2.1 Realización de una campaña de promoción anual dirigida al sector turístico (taxistas, agencias de viaje, hoteles, etc.)

Realización de una campaña de promoción anual dirigida al sector turístico (taxistas, agencias de viaje, hoteles, etc.)

ACT.4.2.2 Acreditación de profesionales del sector turístico para su visita al museo

Acreditación de profesionales del sector turístico para su visita al museo

OO.4.3 Participar en actividades que se desarrollen en el ámbito urbano

Participar en actividades que se desarrollen en el ámbito urbano

ACT.4.3.1 Participación en actividades de promoción realizadas en el entorno urbano

Participación en actividades de promoción realizadas en el entorno urbano



**CONSORCIO PALACIO DE EXPOSICIONES Y CONGRESOS DE
GRANADA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio Público del Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada es una entidad de carácter asociativo, constituida en enero de 1988 entre el Ayuntamiento de Granada y la Junta de Andalucía para la construcción de un Palacio de Congresos.

Previamente, el 24 de mayo de 1986, se firmó el primer protocolo entre la Junta de Andalucía, presidida entonces por el Excmo. Sr. D. José Rodríguez de la Borbolla, y el Alcalde de Granada, el Excmo. Sr. D. Antonio Jara Andréu. Los Estatutos del Consorcio se aprobaron por Acuerdo de Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía el 23 de diciembre de 1987.

Los órganos Rectores, representantes de ambas entidades, se constituyeron el 18 de abril de 1988, en Junta General que consta de once miembros con voz y voto, además de un Secretario y un Interventor. La participación en la entidad consiste en el 66% por parte de la Junta de Andalucía y el 34% del Ayuntamiento de Granada.

La Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Granada, de conformidad con sus atribuciones, crean con personalidad jurídico-pública, distinta a la de las entidades consorciadas, el Consorcio Público Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada, gozando de plena capacidad jurídica con sujeción a la Legislación Local (Ley Reguladora de Bases de Régimen Local, su Texto Refundido, sus Reglamentos y demás disposiciones legales vigentes).

Su estructura organizativa está regida por la Junta General y el Presidente del Consorcio.

Desde su puesta en funcionamiento y hasta el 31 de diciembre de 2011, el Consorcio ostentaba las competencias de gestión y explotación del Palacio de Congresos, realizando una actividad comercial.

Desde el 1 de enero de 2012, la actividad del Consorcio es meramente administrativa y, fundamentalmente, de control de la concesión administrativa de explotación del Palacio y su presupuesto anual se ajusta al canon fijo anual que debe abonar la concesionaria, según lo establecido en el clausulado del contrato. El Consorcio funciona como entidad administrativa sin actividad comercial y con un presupuesto limitativo y equilibrado.

Actualmente se encuentra en trámite una modificación de los Estatutos del Consorcio, con el fin de adaptarlos a los cambios normativos ocurridos desde su aprobación en 1987 hasta la fecha. Por último, respecto a la actividad de la empresa concesionaria, con la conexión de Granada a la alta velocidad, así como con las últimas modificaciones realizadas en el Palacio de Congresos (puesta en marcha del espacio escénico "La Nube", mejora de las telecomunicaciones, nuevo acceso exterior) las perspectivas de negocio se han ampliado muy favorablemente para el Palacio.

1.2 Estructura de la sección

Desde el 1 de enero de 2012, la actividad del Consorcio es meramente administrativa y, fundamentalmente de control de la concesión, y 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 y equilibrado.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

La actividad del Consorcio Palacio de Congresos de Andalucía se enmarca dentro del VI Plan Integral de Fomento del Comercio Interior de Andalucía 2019/2022 (en elaboración).



3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 FAVORECER LA COMPETITIVIDAD DE LA ARTESANÍA Y POTENCIAR EL SECTOR CONGRESUAL Y FERIA

Se pretende mejorar la competitividad de las pymes artesanas y del sector de la artesanía andaluza, con especial hincapié en la incorporación de las TIC a su actividad, así como mediante la modernización de las infraestructuras congresuales y feriales, aumentando así la competitividad de las mismas.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Dado que, desde el 1 de enero de 2012, la actividad del Consorcio es meramente administrativa, fundamentalmente de control de la concesión, sus únicos gastos son de personal (1 administrativa) y de estructura (incluyendo la asesoría jurídica y los servicios extraordinarios del Secretario e Interventor del Ayuntamiento de Granada).

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	38.882	73,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	13.751	26,1
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	52.633	100,0
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital		
OPERACIONES NO FINANCIERAS	52.633	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	52.633	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

- Retribuciones del personal (1 administrativa) : 29.282 euros + costes sociales (9.600 euros)
- Apoyo externo (Secretario e Interventor Ayuntamiento Granada) : 9.711 euros

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Se mantiene la misma estructura desde 2012, es decir, unos ingresos procedentes de la empresa concesionaria y unos gastos de funcionamiento muy ajustados.



6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El presupuesto del Consorcio se incluye dentro del programa 76A, gestionado por la Dirección General de Comercio.

Programa		2020	%
76A	ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL	52.633	100,0
TOTAL		52.633	100,0

PROGRAMA 76A- ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Desde su puesta en funcionamiento y hasta el 31 de diciembre de 2011, el Consorcio tenía la gestión y explotación del Palacio de Congresos, realizando una actividad comercial.

Desde el 1 de enero de 2012, la actividad del Consorcio es meramente administrativa y, fundamentalmente de control de la concesión y 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 y equilibrado.

Actualmente se encuentra en trámite una modificación de los Estatutos del Consorcio con el fin de adaptarlo a los cambios normativos ocurridos desde su aprobación en 1987 hasta la fecha. Por último, respecto a la actividad de la empresa concesionaria, con la conexión de Granada a la alta velocidad, así como con las últimas modificaciones realizadas en el Palacio de Congresos (puesta en marcha espacio escénico "La Nube", mejora telecomunicaciones, nuevo acceso exterior) las perspectivas de negocio se han ampliado muy favorablemente para el Palacio.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 FAVORECER LA COMPETITIVIDAD DE LA ARTESANÍA Y POTENCIAR EL SECTOR CONGRESUAL Y FERIA

OO.1.1 CONTRIBUIR A LA MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS CONGRESUALES Y FERIALES

En Andalucía existe una importante red de infraestructuras feriales y congresuales que se ha venido ampliando progresivamente en los últimos años. El Palacio de Congresos de Granada es un elemento crucial en dicha red, y con una relevancia creciente dentro de la misma, dado el reciente acceso de Granada a la red de alta velocidad.

ACT.1.1.1 Organización de eventos en el Palacio de Congresos (congresos, actividades culturales)

Dada la importancia que el turismo de congresos tiene en la generación de actividad económica en las ciudades andaluzas, la organización de eventos en las infraestructuras congresuales tiene una relevancia capital, por lo que esta actuación trata de potenciar el número y la calidad de dichos eventos.



CONSORCIO FERNANDO DE LOS RIOS



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio Fernando de los Ríos es una entidad de derecho público de carácter asociativo, constituida por la Junta de Andalucía (cuyo porcentaje de participación es del 50%) y por las diputaciones provinciales de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla (cuyo porcentaje de participación es del 6'25%) 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 Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad, y tiene sede en Granada. Los órganos de gobierno y administración del Consorcio son el Consejo Rector, la Comisión Ejecutiva, la Dirección General, la Secretaría y las Comisiones de Seguimiento.

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

El principal proyecto gestionado por el Consorcio Fernando de los Ríos es la red Guadalinfo de centros de acceso público a Internet en Andalucía. La red Guadalinfo cuenta con 1.283.668 usuarios que forman parte de alguno de los 764 centros que componen la red.

1.2 Estructura de la sección

Los servicios centrales del Consorcio Fernando de los Ríos se organizan en torno a un Director General y varias direcciones operativas (Administrativa, Financiera y de Recursos Humanos, de Innovación Ciudadana, de Dinamización Territorial, de Evaluación y Capital y de Plataformas, Proyectos y Operaciones).

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

La actividad del Consorcio Fernando de los Ríos se encuadra dentro del Plan Estratégico para la incorporación de la ciudadanía a la Sociedad y la Economía Digital.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 INCREMENTAR LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL, EL DESARROLLO INTELIGENTE DEL TERRITORIO Y LA ECONOMÍA DIGITAL

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Con el fin de lograr los objetivos que le han sido encomendados por su Consejo Rector, el Consorcio Fernando de los Ríos cuenta con un presupuesto de explotación dedicado a mantener el funcionamiento de las estructuras mediante las que se lleva a cabo su labor (es decir, los centros Guadalinfo) y con un presupuesto de capital dedicado al sostenimiento de dichas estructuras.



Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	2.258.597	28,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	2.788.176	35,6
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.764.888	35,3
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	7.811.661	99,8
6 INVERSIONES REALES	10.000	0,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	10.000	0,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	7.821.661	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	7.821.661	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

46001 PARA INCENTIVOS AL PROYECTO GUADALINFO

Esta partida está destinada a financiar las convocatorias de subvenciones destinadas a la dinamización de Red de Centros de Acceso Público a Internet, cuyos beneficiarios son los ayuntamientos de las provincias de Granada, Jaén, Huelva y Sevilla, y que son convocadas mediante sendas resoluciones publicadas en los Boletines Oficiales de las respectivas provincias.

Estas ayudas se financian con cargo a las aportaciones que estas Diputaciones hacen al Consorcio. En las restantes cuatro provincias, son las correspondientes Diutaciones las que realizan las convocatorias.

21600 SISTEMAS PARA PROCESOS DE INFORMACION

Esta partida financia la adquisición de aplicativos necesarios para las acciones de Alfabetización digital, Cultura innovadora, Emprendimiento, E-Administración y Participación ciudadana, que se llevan a cabo en los centros Guadalinfo distribuidos por toda Andalucía

22204 INFORMATICAS

Esta partida financia la adquisición de equipamientos informáticos necesarios para las acciones de Alfabetización digital, Cultura innovadora, Emprendimiento, E-Administración y Participación ciudadana, que se llevan a cabo en los centros Guadalinfo distribuidos por toda Andalucía.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Durante 2020, están previstas dos novedades de importancia respecto de las actuaciones llevadas a cabo por el Consorcio Fernando de los Rios:

Por un lado, en o que se refiere al acceso a la Sociedad de la Información, en desarrollo del Plan para la Incorporación de la ciudadanía a la economía y Sociedad Digital, se realizará un avance en la Certificación de competencias digitales a través del establecimiento de las condiciones que permitan dicha certificación para ciudadanos y ciudadanas.

Por otro lado, en lo que se refiere a la Red de Acceso Público a Internet (RAPI) y el proyecto Andalucía Compromiso Digital (ACD), se adecuará su marco de ejecución para conseguir un mayor impacto, fomentando que las empresas puedan ejecutar la responsabilidad social corporativa



6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El programa 72A incluye las actuaciones llevadas a cabo por el Consorcio Fernando de los Rios con la finalidad de incrementar el desarrollo de la innovación social y la capacitación en el ámbito de la economía y sociedad digital.

Programa		2020	%
72A	EMPRESA, EMPRENDI. INNOVADOR Y ECONOMÍA DIGITAL	7.821.661	100,0
TOTAL		7.821.661	100,0

PROGRAMA 72A- EMPRESA, EMPRENDI. INNOVADOR Y ECONOMÍA DIGITAL

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

El principal proyecto gestionado por el Consorcio "Fernando de los Ríos" es la red "Guadalinfo" de centros de acceso público a Internet en Andalucía. La red Guadalinfo cuenta con 1.283.668 usuarios que forman parte de alguno de los 764 centros que componen la red.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 INCREMENTAR LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL, EL DESARROLLO INTELIGENTE DEL TERRITORIO Y LA ECONOMÍA DIGITAL

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

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

ACT.1.1.1 Realización de actividades formativas en competencias y habilidades digitales para la ciudadanía.

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



CONSORCIO SANITARIO PÚBLICO DEL ALJARAFE



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

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

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

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

1.2 Estructura de la sección

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

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

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

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Con respecto a las directrices para la prestación de la asistencia sanitaria especializada a la población de la zona del Aljarafe hay que destacar el Acuerdo de Gestión y Resultados - Contrato Programa de la Consejería de Salud y Familias con el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, el cual establece las actividades a realizar por el Consorcio y la dotación de recursos para la consecución de tales fines a lo largo del ejercicio. Su estructura y composición identifican los objetivos priorizados, los plazos para lograrlos y los indicadores a utilizar para su evaluación. Este contrato-programa, que se firmará en el año 2020, se establecerá en los mismos términos y con los mismos objetivos que los previstos para el resto de los hospitales del mismo tipo del Sistema Sanitario Público de Andalucía (en adelante SSPA) y se evaluará de manera periódica. En este sentido, y al objeto de poder realizar el seguimiento de la actividad asistencial en idénticas circunstancias al resto de hospitales del SSPA, el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe deberá incorporar en 2020 todos los sistemas corporativos del SSPA, tal y como se recoge en los estatutos del Consorcio.

Dentro de estos objetivos cabe mencionar los siguientes:

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



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

- * Establecer nuevos cauces de participación activa de los ciudadanos.
- * Cumplimiento estricto de los plazos regulados mediante decreto como garantía de la accesibilidad de los ciudadanos al Sistema Sanitario Público Andaluz.
- * Adecuar el volumen de actividad asistencial hasta alcanzar tasas ajustadas a estándares de calidad.
- * Implementar actuaciones que contribuyan a incrementar la seguridad del paciente (análisis de indicadores de seguridad del paciente (PSI), autoevaluación a través del Observatorio de Seguridad del Paciente, etc.).
- * Adquisición de la excelencia en términos verificables de la organización (incremento de profesionales y Unidades de Gestión Clínica acreditados por la Agencia de Calidad Sanitaria de Andalucía).
- * Avanzar en la mejora funcional de las Unidades implantadas bajo el modelo de Gestión Clínica.
- * Incorporar los principios de la gestión pública responsable en todos sus ámbitos de competencia (implantación de sistemas de gestión medioambiental y sostenibilidad energética, aprobar un Plan de Igualdad en el marco del sistema de gestión de la igualdad de la Consejería de Salud y Familias, 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 2020, orientando la gestión hacia la consecución de resultados, con la participación y corresponsabilidad en la gestión de los profesionales.

Marco de planificación presupuestaria.

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

- a) Consejería de Salud y Familias (Servicio Andaluz de Salud) contribuirá con la financiación necesaria para la prestación de la atención sanitaria, en la forma y cuantía definida en el contrato-programa establecido con el Consorcio para 2020.
- b) La Provincia Bética de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios contribuirá al Consorcio con la totalidad de la capacidad asistencial del Hospital de su titularidad, construido en Bormujos, centro que se utiliza para prestar la atención sanitaria especializada, y con la Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, que será utilizada como organismo instrumental de gestión por el Consorcio Sanitario Público del Aljarafe, de acuerdo con lo previsto en el artículo 66 de la Ley 2/1998, de 15 de junio, de Salud de Andalucía.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

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

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



laboral y social.

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

La actual estructura del gasto del Consorcio Sanitario Público del Aljarafe se recoge en el contrato-programa suscrito con la Consejería de Salud y Familias (Servicio Andaluz de Salud) para 2020, donde se determina la cuantía de la financiación de aquel, y cuya justificación se encuentra en la necesidad de velar por el mantenimiento del equilibrio presupuestario y no comprometer los niveles de calidad, ni el grado de satisfacción alcanzado por los usuarios del Hospital en la prestación de su cartera de servicios, permitiendo la mejora en las condiciones económicas de los trabajadores, para lo que es necesario que la Entidad mantenga su nivel de eficiencia y continúe avanzando en la identificación e implantación de nuevas medidas de gestión.

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

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL		
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.		
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	64.586.000	100,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	64.586.000	100,0
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital		
OPERACIONES NO FINANCIERAS	64.586.000	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	64.586.000	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El ingreso del Consorcio que se consigna en el presupuesto corriente tiene previsto que tenga como fuente de financiación una partida presupuestaria de 58.933.119 euros, que se establece en el Capítulo 4 del presupuesto de gastos de la Consejería de Salud y Familias, con carácter finalista.

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



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

La principal novedad es que la financiación del Consorcio Sanitario Público del Aljarafe pasará a consignarse en el presupuesto corriente de la Consejería de Salud y Familias.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa		2020	%
41C	ATENCIÓN SANITARIA	64.586.000	100,0
TOTAL		64.586.000	100,0

PROGRAMA 41C- ATENCIÓN SANITARIA

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

El objeto del Consorcio es la prestación de la asistencia sanitaria especializada a la población de la zona del Aljarafe, preferentemente que se determine en los correspondientes Contratos-programa que se establezcan entre la Consejería de Salud y Familias (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 2020 la prestación de la asistencia sanitaria especializada está previsto que se realice, al igual que en ejercicios anteriores, por el organismo instrumental Entidad Eclesiástica Hospital San Juan de Dios del Aljarafe.

Por otro lado, la financiación que está prevista aportar en 2020 al Consorcio asciende a 58.933.119 euros, lo que representa un 3% más que en 2019 (1.716.499 euros), cuya justificación se encuentra en la necesidad de velar por el mantenimiento del equilibrio presupuestario y no comprometer los niveles de calidad, ni el grado de satisfacción alcanzado por los usuarios del Hospital en la prestación de su cartera de servicios, permitiendo la mejora en las condiciones económicas de los trabajadores, para lo que es necesario que la Entidad mantenga su nivel de eficiencia y continúe avanzando en la identificación e implantación de nuevas medidas de gestión.



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

El Acuerdo de Gestión y Resultados - Contrato Programa de la Consejería de Salud y Familias (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 2020, se establecerá en los mismos términos y con los mismos objetivos que los previstos para el resto de los hospitales del mismo tipo del Sistema Sanitario Público de Andalucía (en adelante SSPA) y se evaluará de manera periódica. En este sentido, y al objeto de poder realizar el seguimiento de la actividad asistencial en idénticas circunstancias al resto de hospitales del SSPA, el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe deberá incorporar en 2020 todos los sistemas corporativos del SSPA, tal y como se recoge en los estatutos del Consorcio.

Dentro de estos objetivos cabe mencionar los siguientes:

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

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

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

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



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

ACT.1.1.1 Financiación de la atención sanitaria prestada por el Hospital San Juan de Dios en la zona del Aljarafe

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 se suscribieron Orden/Convenio con la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad en la que se delegaron competencias en el Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

Así mismo en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta 2020.

En cumplimiento del punto segundo del dispositivo primero, del Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el ámbito temporal del Plan comprenderá el período 2014-2020.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas).

Especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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. La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema del transporte metropolitano



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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Capítulo I: gastos de personal, seguridad social, formación, etc.

Capítulo II: gastos estructurales del consorcio, como arrendamiento, telefonía, mensajería, etc.

Capítulo III: gastos financieros de la entidad.

Capítulo IV: principalmente, gastos al operador y cámara de compensación.

Capítulo VI: inversiones en adquisición de bicicletas, marquesinas, y bienes destinados al uso general con la empresa municipal del transporte.

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	278.453	10,5
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	181.389	6,8
3 GASTOS FINANCIEROS	1.500	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.134.304	80,5
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	2.595.646	97,9
6 INVERSIONES REALES	55.626	2,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	55.626	2,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.651.272	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.651.272	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

La partida más importante de nuestro presupuesto es de capítulo IV, aportaciones a empresas privadas-subvención para reducir el precio a pagar por los consumidores, alcanzando el 75% del presupuesto total.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.

- La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.



- En el ámbito de la planificación, la elaboración y ejecución de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

- Actuaciones necesarias para la integración de servicios de transporte urbano Almonte y Ayamonte.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B "Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transportes".

Programa	2020	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.651.272	100,0
TOTAL	2.651.272	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías,) 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda).



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 próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz.

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano + viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 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 en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destacan los Planes de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Sevilla, Granada, Córdoba, Campo de Gibraltar, Huelva, Jaén y Almería.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad 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.
- Indicador presupuestario con incidencia: actuaciones y estudios técnicos.

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

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

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
- 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.
- Se continuará con la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas
- En el año 2020, 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. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios. La intermodalidad permitirá alcanzar o superar los niveles previstos de uso de los Metros de Andalucía. Las líneas de Metro se extienden, además, a municipios del área metropolitana, con una población más dispersa, donde la intermodalidad es imprescindible. Al igual que en otras ciudades europeas, donde se ligan los itinerarios ciclistas a las líneas de transporte público, se van a realizar actuaciones similares en las Vías ciclistas ligadas a los Metros de Málaga y Granada favoreciendo la accesibilidad en bicicleta a las



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



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente se suscribió Convenio de colaboración entre la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad y el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería para la gestión de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general en la que se delegaron las siguientes competencias en el Consorcio:

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

1.2 Estructura de la sección

Así mismo en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que “Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía”

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta 2020.

En cumplimiento del punto segundo del dispositivo primero, del Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo



de Gobierno por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el ámbito temporal del Plan comprenderá el período 2014-2020.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas).

Especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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.

La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

El sistema de transporte metropolitano debe enfrentarse en los próximos años a importantes retos relacionados con la sostenibilidad. Se trata de problemas compartidos con todos los espacios de nuestro entorno económico y cultural, y que tienen que ver con el modelo de movilidad que ha terminado consolidándose. El consumo energético y la correspondiente emisión de contaminantes, los accidentes de tráfico, la congestión, el consumo de espacio y la ruptura del territorio por sus infraestructuras y flujos son auténticas amenazas a la calidad de vida, a la capacidad de crecimiento económico a largo plazo y al equilibrio de los ecosistemas. A escala global, la actividad de transporte, en su modelo actual, contribuye notablemente al cambio climático, siendo la lucha contra el mismo uno de los principales retos.

OE.2 Aumento Uso Transporte Público Colectivo

Aumentar el uso del Transporte Público Colectivo en el área metropolitana de Almería para el próximo ejercicio.

OE.3 Aumento de la calidad y servicio del transporte colectivo público

Objetivo estratégico cuyo interés es la mejora del servicio que percibe el usuario del transporte público.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Capítulo I. Gastos de Personal- Incluye la dotación para el catálogo de puestos del consorcio así como los seguros sociales

Capítulo II- Gastos de Gestión Corriente- para el funcionamiento de la gestión corriente del consorcio también prevé los gastos en bienes corrientes y de servicios prestados por otras empresas

Capítulo III- Gastos financieros donde se realiza una dotación mínima para cubrir los costes de gestión de transferencias y servicios bancarios. No existe deuda viva.

Capítulo IV.- Transferencias Corrientes – Incorpora los créditos necesarios para hacer frente al pago de Operadores por la compensación tarifaria del uso de la tarjeta del consorcio de Transportes

Capítulo VI- Capítulo destinado a Inversiones. Respecto al ejercicio anterior ha habido un incremento debido a que en ejercicio anterior no había presupuestada ninguna cantidad.



Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	274.028	12,0
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	184.673	8,1
3 GASTOS FINANCIEROS	1.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.803.000	78,9
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	2.262.701	99,0
6 INVERSIONES REALES	22.259	1,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	22.259	1,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.284.960	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.284.960	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Capítulo IV- Partida 47100- Destinada a la compensación tarifaria a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta del consorcio. Es la partida mas significativa de gastos.

Capítulo I Partidas: 10090,14990, 14995 ,15100, 16090

incluyen la dotación para el gasto de personal que incluye el personal de alta dirección, salarios, antigüedad así como los seguros sociales.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.
- La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.
- En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La estructura funcional del gasto asociada es la 51B, "Infraestructuras viarias y transporte".



Programa		2020	%
Programa		2020	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.284.960	100,0
TOTAL		2.284.960	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

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

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

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda).

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 próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido



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

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Aumento del uso del transporte Público colectivo en 2 puntos

Aumento del uso del transporte Público colectivo en 2 puntos, pasar del 48% actual al 50%

ACT.1.1.1 Mejora condiciones de paradas y marquesinas

Mejorar condiciones de las paradas y marquesinas del área del consorcio de transportes de Almería

OE.2 Aumento Uso Transporte Público Colectivo



OO.2.1 Aumentar 2% Uso de tarjeta consorcio transporte Almería

Aumento del uso de la tarjeta del consorcio de Transporte un 2%

ACT.2.1.1 Campaña publicitaria para difusión uso tarjeta

Hacer campañas publicitarias en redes sociales web y otros medios para fomentar el uso de la tarjeta del consorcio de transportes del área de Almería.

OE.3 Aumento de la calidad y servicio del transporte colectivo público

OO.3.1 Reducir 10% quejas reclamaciones o incidencias de Usuarios

Reducir un 10% las quejas, incidencias o reclamaciones de usuarios

ACT.3.1.1 Mayor control de inspección y sanción

Mayor control de inspección y sanción para reducir los errores quejas y reclamaciones

ACT.3.1.2 Aumentar la difusión por redes sociales de información al usuario

Aumentar la difusión por redes sociales de información al usuario para mejorar el servicio informativo

OO.3.2 Aumentar 1% la contratación personal femenino en operadoras de transporte

Aumentar 1% la contratación personal femenino en operadoras de transporte.

ACT.3.2.1 Recordar al operador la necesidad de paridad de género entre sus chóferes

Recordar al operador la necesidad de paridad de género entre sus chóferes



**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 suscribieron Orden/Convenio con la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad en la que se delegaron competencias en el Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

Así mismo en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía"

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta 2020.

En cumplimiento del punto segundo del dispositivo primero, del Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el ámbito temporal del Plan comprenderá el período 2014-2020.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas).

Especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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. La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público y del



trasbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y mejorando la calidad del servicio de transporte público

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

1. Gastos de personal: comprende la retribución de la plantilla, así como las gratificaciones a los Cuerpos Nacionales que ejercen las funciones de Secretaría-Intervención y Tesorería. Además recoge los gastos de Seguridad Social, formación y gastos sociales del personal.

2. Gastos corrientes en bienes y servicios: recoge los gastos de estructura y mantenimiento para el normal funcionamiento del Consorcio.

3. Gastos financieros.

4. Transferencias corrientes: engloban los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a empresas privadas de transportes para compensar la menor recaudación tarifaria, así como los derivados de las mejoras de estos servicios.

6. Gastos de Inversión: financian las inversiones destinadas al Sistema de Transporte.

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	176.123	7,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	160.368	6,9
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.930.388	83,2
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	2.266.881	97,7
6 INVERSIONES REALES	53.905	2,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	53.905	2,3
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.320.786	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.320.786	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El gasto corriente es mayoritario, en particular, el destinado a financiar los gastos ocasionados por las compensaciones económicas realizadas a los operadores de transporte debido a la menor recaudación tarifaria.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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



- * Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.
- * La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.
- * En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El gasto en 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. Territorialmente, está basado sobre las nueve grandes aglomeraciones urbanas de Andalucía: Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Huelva, Almería, Córdoba y Jaén.

Programa	2020	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.320.786	100,0
TOTAL	2.320.786	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías...) 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

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



potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda).

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 próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios).

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

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

" Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.

" Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.

" Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Derivado de esto, si particularizamos para el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Córdoba, los datos arrojan:

" Tarjetas operativas: 37.498 a cierre de 2018.

" Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta): 1,35 millones de viajes/año (en tono a 5.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

" Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).

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

" Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).



En consecuencia se hace necesario seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

En materia de movilidad, se 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 en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

" Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destacan los Planes de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Sevilla, Granada, Córdoba, Campo de Gibraltar, Huelva, Jaén y Almería.

" Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de Servicios Regulares de Transporte de Viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte: en concreto.

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

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

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía.

Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.

- Aumentar la seguridad y Calidad en el transporte lo que se materializa en:

- o La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad.
- o 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.
- o Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de



tranvías y líneas ferroviarias. Las principales líneas de trabajo en 2020 se centrarán en:

- La integración del Tren Tran de la Bahía de Cádiz
- La integración de los servicios de Cercanías RENFE, comenzando por el núcleo de Cádiz en 2020.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas

o En el año 2020, 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. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios. La intermodalidad permitirá alcanzar o superar los niveles previstos de uso de los Metros de Andalucía. Las líneas de Metro se extienden, además, a municipios del área metropolitana, con una población más dispersa, donde la intermodalidad es imprescindible. Al igual que en otras ciudades europeas, donde se ligan los itinerarios ciclistas a las líneas de transporte público, se van a realizar actuaciones similares en las Vías ciclistas ligadas a los Metros de Málaga y Granada favoreciendo la accesibilidad en bicicleta a las estaciones. Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano.

ACT.1.1.3 Desarrollar, ampliar y mejorar los sistemas de gestión integrada

A través de los medios técnicos de gestión del transporte, generar aquellas mejoras que permitan la optimización de recursos de la entidad, así como el aumento de las funcionalidades digitales puestas a disposición de la ciudadanía.

Esta implica aumentar el grado de integración de las herramientas para ofrecer un sistema de transporte interconsorcial lo más homogéneo posible, con la puesta en juego de información que es de vital importancia en la sociedad actual.

La estructura general de funcionamiento de apoyo a la gestión se fundamenta en 5 redes:

- Red de usuarios
- Red de venta
- Red cancelación
- Red de información
- Red de explotación

Cada una contiene una serie de elementos vinculados con otras redes de forma que funcionan de forma conjunta y coordinada:

- La red de usuarios compuesta por las tarjetas de transporte y que suponen el elemento fundamental de control y acción directa sobre usuario. Las tarjetas actualmente en funcionamiento se basan en la tecnología Mifare 1k, siendo no nominativas salvo las correspondientes a los títulos para familia numerosa.
- La red de venta corresponde el nexo para compra y recarga de dichas operaciones con el Consorcio, operándose a través de la empresa LOGISTA.
- La red de cancelación es el elemento necesario para permitir el acceso a los vehículos de los servicios públicos y está formada por los equipos necesarios para la emisión de títulos con las prerrogativas fundamentadas en el marco tarifario. Asimismo, esta red es muy importante para poder desarrollar nuevas funcionalidades y servicios para usuarios.



- La red de información la integran las herramientas que ponen la información de los servicios a disposición de la población. Entre las más importantes podemos destacar:
 - o Medios digitales de difusión (App, Web, etc)
 - o Medios telefónicos (Servicio de atención telefónica de los consorcios)
 - o Red de paneles informativos (paneles led distribuidos por las paradas principales de los municipios)
- Red de operación es aquella que centraliza, organiza y distribuye todas las acciones necesarias para realizar las operaciones necesarias en el funcionamiento diario de los servicios.



**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 Metropolitano 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 suscribieron Orden/Convenio con la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad en la que se delegaron competencias en el Consorcio.

El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, fue creado en el año 2002, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Excelentísima Diputación de Granada y 32 Ayuntamientos: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Chauchina, Cenes de la Vega, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, Lachar, Maracena, Monachil, 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, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

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.

En el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

En el BOJA número 149 de fecha 5 de agosto de 2019 se ha publicado 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.

1.2 Estructura de la sección

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 Metropolitano 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, tráficos, 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.

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

Una de las principales funciones del Consorcio es el establecimiento de un marco tarifario común en todo su ámbito territorial de actuación mediante la implantación de la tarjeta de transporte, un medio de pago válido en los servicios de transporte público colectivo del ámbito territorial, que permite acceder a unas tarifas más reducidas y bonificaciones en los transbordos. El éxito del modelo ha llevado a la incorporación de otros 18 términos municipales a petición de las propias entidades locales. Esta incorporación se realizó a partir de Contratos anuales de Integración Tarifaria establecidos entre el Consorcio y los Ayuntamientos afectados.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada atiende en la actualidad a las necesidades de movilidad interurbana en transporte público colectivo de las 574.115 (2017) personas que residen en los 51 municipios integrados (más del 60% de la población total de la provincia) y, hasta la entrada en funcionamiento del Metropolitano, emitía unos 9.5 millones de títulos al año.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta 2020

En cumplimiento del punto segundo del dispositivo primero, del Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el ámbito temporal del Plan comprenderá el período 2014-2020.



El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas).

Especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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. La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Presupuesto de Gastos recoge los créditos para los gastos que se estiman necesarios, distribuidos por partidas, de acuerdo con la estructura orgánica, por programas y económica que normativamente le corresponde.

La finalidad principal del estado de gastos es atender las obligaciones derivadas de los fines del Consorcio conforme a lo establecido en sus Estatutos.



Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	679.787	5,0
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	713.187	5,2
3 GASTOS FINANCIEROS	1.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	12.228.070	89,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	13.622.044	99,3
6 INVERSIONES REALES	77.554	0,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	15.597	0,1
Operaciones de Capital	93.151	0,7
OPERACIONES NO FINANCIERAS	13.715.195	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	2.000	
OPERACIONES FINANCIERAS	2.000	
TOTAL	13.717.195	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas en términos cualitativos más importe son las destinadas a "Transferencias a empresas privadas", distinguiéndose dentro de estas, la partida "Transferencias a empresas operadoras de Transporte de autobús" y la partida "Transferencias a empresas operadoras del metropolitano". La suma de ambas partidas en términos relativos supone un 80,30% del total del presupuesto de gastos.

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

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

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

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.

La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.

En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En concreto, para el presupuesto de 2020 del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada se



devengarán una serie de nuevas actuaciones motivadas principalmente por el continuo efecto multiplicador del metropolitano, que tendrá repercusión en los siguientes ámbitos:

1. Evolución de los títulos STI emitidos.

La aparición del Metropolitano ha supuesto un incremento total de títulos STI próximo a un +50%, en el periodo comprendido entre 2016 (año completo sin Metropolitano) y 2018 (último año completo con Metropolitano). Consecuentemente, el volumen de gestión de títulos por parte del Consorcio también ha aumentado en la misma proporción. En 2019 continúa dicha tendencia, y se estima incluso un mayor volumen para 2019 y 2020.

2. Emisión de Tarjetas

Desde la implantación del Sistema Tarifario Integrado (STI) en 2004, la emisión de tarjetas en circulación y el uso de las mismas en los servicios de transporte público colectivo integrados, ha experimentado un incremento continuado, superándose ya en 2018 la cifra de 300.000 tarjetas en servicio.

La aparición del Metropolitano ha supuesto un nuevo repunte del número de tarjetas en circulación.

3. Evolución de las operaciones en la red de recarga de tarjetas.

Otro de los efectos del incremento de la demanda de viajeros es el incremento del número de operaciones de recarga. Estas operaciones de recarga llevan aparejados unos costes. En términos relativos, se ha incrementado en un +75%. Tendencia que se espera que continúe.

4. Bonificaciones por Familia numerosa

Desde el año 2009 el Consorcio emite tarjetas personalizadas, previa solicitud y tramitación de la misma, a integrantes de Familias Numerosas, tanto de categoría General como Especial, y que permite a sus titulares acceder a bonificaciones adicionales (20% y 50% respectivamente) a las ya establecidas en el Sistema Tarifario. Desde la implantación de este título se ha producido un incremento continuado del número de tarjetas de este tipo en circulación, así como del importe de las bonificaciones adicionales generadas por el uso de las mismas. Esta evolución se ha intensificado notablemente desde la puesta en funcionamiento del Metropolitano y la integración de este modo en el sistema tarifario del Consorcio integrado del área de Granada.

5. Interoperatividad

En cuanto a la utilización de la tarjeta de Granada en otras aglomeraciones urbanas de Andalucía, en el año 2018, se han realizado 60.128 viajes con esta tarjeta. Igualmente, durante este periodo, 82.143 personas con títulos de transporte de otras áreas metropolitanas han usado la red de transporte público integrada del área de Granada, más del triple de los registros producidos en 2017 (27.140 accesos).

6. Previsión modos transporte

Durante el primer semestre de 2019, continúa la tendencia en el de uso en el sistema tarifario integrado en todos los modos de transporte público colectivo del área de Granada respecto al mismo periodo del año anterior, registrando un incremento del 13,5%.

Teniendo en cuenta que la movilidad en el área de Granada se efectúa mayoritariamente mediante el vehículo privado motorizado, representando éste modo el 50% del total de movimientos, es lógico deducir que el incremento registrado en el transporte público se ha realizado, en gran medida, a costa del vehículo privado.

Esta deducción se fundamenta igualmente con los valores de intensidad de vehículos registrados por el Ministerio de Fomento en la Circunvalación de Granada, donde se ha producido una disminución significativa en el número diario de vehículos que transitan por dicha vía y en contra de lo experimentado en la red viaria nacional, así como en los resultados obtenidos de la encuesta de satisfacción a usuarios realizada en abril de 2018, donde casi un



30% de los encuestados en el Metropolitano de Granada respondieron que, antes de la puesta en marcha de este modo, realizaban ese trayecto usando el vehículo privado.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las entidades de la Administración Local y la Administración de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, y 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 dentro de su ámbito territorial, se constituyeron nueve consorcios de transporte metropolitano la clasificación funcional del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada asignada es la 51B, MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES, en relación con los objetivos y finalidades que en sus estatutos se le asignan.

Programa		2020	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	13.717.195	100,0
TOTAL		13.717.195	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías,...) 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

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



vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda).

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 próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz.

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa



OE.1 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE METROPOLITANO

OO.1.1 FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE INTERURBANO PÚBLICO DE VIAJEROS

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 en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal. Todo ello mediante actuaciones tales como la gestión de los contratos programa del Sistema Tarifario Integrado, el mantenimiento de los convenios de mejora de servicios, y la definición técnica de las concesiones.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

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

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

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

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
- 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 contemplan:
 - La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad.
 - 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.
 - Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias.

ACT.1.1.3 Mantenimiento de los convenios de mejora de servicios



La mejora continúa en la distribución, recorrido, y frecuencia de las líneas de autobús en un corto plazo de tiempo mejora notablemente el número de usuarios de transporte público.

OO.1.2 FOMENTO DEL 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 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.

ACT.1.2.2 Adaptación del software del metropolitano a una nueva tecnología

El incremento del número de viajeros que usen la tarjeta de transporte del consorcio se producirá en mayor medida si todos los medios de transporte regular públicos de viajeros aceptan la tecnología que se pretende implantar en las tarjetas de los consorcios,. Para ello será necesario la adaptación de la tecnología de las validadoras de viajes del metropolitano de Granada con la que requieren las tarjetas de los consorcios de transporte de Andalucía.

OO.1.3 MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO INTERURBANO DE VIAJEROS

Las principales líneas de trabajo son la mejora en la percepción de la calidad de los usuarios del transporte público de viajeros, así como de los posibles usuarios potenciales, de forma que se consiga un detrimento del uso del vehículo privado en beneficio del transporte público de viajeros en autobús y metro

ACT.1.3.1 Mejora sistemas de atención al usuario de transporte público regular de viajeros

Se pretende mejorar el sistema de atención al usuario de transporte con la mejora continua de los servicios de atención al usuario mediante centros de llamadas (call center) y a través de la sede electrónica.

ACT.1.3.2 Mantenimiento de un sistema de red de ventas de calidad

La mejora de la calidad del transporte público regular de viajeros interurbanos necesita de una red de sistemas de recarga adecuado y suficiente de forma que incentive su uso y facilite tanto las recargas como la compra de los títulos viajes necesarios.



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente se suscribió Convenio de Colaboración entre la entonces, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén para la gestión de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general, en la que se delegaron competencias en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.

1.2 Estructura de la sección

El Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta 2020.

En cumplimiento del punto segundo del dispositivo primero, del Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el ámbito temporal del Plan comprenderá el período 2014-2020.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas). Especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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. La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano con la potenciación del transporte público



colectivo, el peatonal y la bicicleta.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Por la naturaleza de las competencias de este programa, el gasto corriente es mayoritario, representando un 98,31% del total.

En el capítulo I se incorporan los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla así como las cargas sociales.

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

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

En el capítulo IV se recoge los pagos a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

En el capítulo VI se incluyen las inversiones a realizar para promover una mayor participación de los modos públicos colectivos entre la movilidad motorizada.

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	280.646	12,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	97.189	4,4
3 GASTOS FINANCIEROS	449	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.801.307	81,2
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	2.179.591	98,3
6 INVERSIONES REALES	37.500	1,7
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	37.500	1,7
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.217.091	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.217.091	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El Capítulo de Transferencias Corrientes representa el 81,25% del total y un 82,65% de las operaciones corrientes.

Incluye como gasto más importante las aportaciones a las empresas privadas de transporte, tanto interurbano (97,47%) como urbano (2,5%) para compensar la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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



- * Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.
- * La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 30 de julio de 2019, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.
- * En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.
- * Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria del Tranvía de Jaén.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B "Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transportes".

Programa	2020	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.217.091	100,0
TOTAL	2.217.091	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía son entidades de derecho público de carácter asociativo, dotados 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.

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías,...) y la otra es la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios de Transporte Metropolitano. 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda), instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los



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

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

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- * Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- * Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- * Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

- * Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- * Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- * Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Incrementar positivamente 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 en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

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

ACT.1.1.2 Política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta

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

ACT.1.1.3 Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte

Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público con objeto de que se potencie su uso, el usuario perciba su calidad y sirvan de imagen del transporte público en Andalucía así como su accesibilidad.



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



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 suscribieron la Orden de la Dirección General de Transportes de 22 de diciembre de 2004, relativa a la atribución de competencias al Consorcio de Transportes del Área de Málaga en materia de Servicios de Transporte Público regular permanente de viajeros por carretera de uso general y la Resolución de 16 de enero de 2009, de la Dirección General de Transportes, por la que se determinan actuaciones de fomento y mejora de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general y carácter no metropolitano a desarrollar por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, en las que se delegaron competencias en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

1.2 Estructura de la sección

En el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que “Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía”.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 27 de diciembre de 2016 aprobar la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020). Este Plan se formula como una revisión del PISTA 2007-2013, constituyendo el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte del territorio andaluz.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas) y con una especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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. La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano



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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Se incluyen los gastos de personal, gastos de gestión corriente. Este último concepto representa el gasto más significativo, ya que prevé los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a los operadores que prestan los servicios de transporte público de viajeros, así como los gastos originados por el mantenimiento, implantación de mejoras y nuevos servicios de transporte. Incluye, asimismo, las aportaciones a otros Consorcios de Transporte de Andalucía para la interoperatividad y a las empresas privadas para el fomento de transporte público y los gastos de mantenimiento de infraestructuras de transporte (marquesinas, postes de parada, paradas). Igualmente se incluyen los gastos en inversiones de transporte necesarias para asegurar la sostenibilidad en el sistema público.

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	661.898	4,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	820.456	6,0
3 GASTOS FINANCIEROS	50	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	12.040.243	88,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	13.522.647	99,3
6 INVERSIONES REALES	93.050	0,7
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	93.050	0,7
OPERACIONES NO FINANCIERAS	13.615.697	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	13.615.697	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas más importantes son las del Capítulo IV de gastos, destinadas a mantener el equilibrio de las compensaciones a los operadores de transporte, así como la implantación de refuerzos y nuevos servicios demandados por los usuarios

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.
- La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de



Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.

- En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

- Se continua con la política de transporte en cuanto a la sostenibilidad y el avance tecnológico en el sector.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B "Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transportes".

Programa	2020	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	13.615.697	100,0
TOTAL	13.615.697	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías,...) 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las nueve áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante Convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los nueve Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda).



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 próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz.

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
 - Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
 - Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).
- En consecuencia se hace necesario , seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la



sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad contemplando en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

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, Málaga....
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad 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.
 - Indicador presupuestario con incidencia: actuaciones y estudios técnicos.

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

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

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
- 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 contemplan: La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad.
- Se continuará con la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas.
- En el año 2020, 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. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios. La intermodalidad permitirá alcanzar o superar los niveles previstos de uso de los Metros de Andalucía. Las líneas de Metro se extienden, además, a municipios del área metropolitana, con una población más dispersa, donde la intermodalidad es imprescindible. Al igual que en otras ciudades europeas, donde se ligan los itinerarios ciclistas a las líneas de transporte público, se van a realizar actuaciones similares en



las Vías ciclistas ligadas al Metro de Málaga favoreciendo la accesibilidad en bicicleta a las estaciones. Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano.



**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 en Andalucía, expresa en su art. 26 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, por la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad se dictó una Orden de 4 de septiembre de 2002, por la que se atribuyen competencias al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla en materia de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general (BOJA núm. 108, de 14 de septiembre). Con posterioridad, mediante otra Orden de 16 de abril de 2010 (BOJA núm. 117, de 16 de junio de 2010) se atribuye también al Consorcio la gestión de la estación de autobuses Plaza de Armas de Sevilla.

1.2 Estructura de la sección

En el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía", siendo uno de ellos el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

El Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) que, si bien contemplaba inicialmente un escenario temporal 2007-2013, fue objeto de revisión en virtud de Acuerdo de 19 de febrero de 2013 del Consejo de Gobierno, ampliando su horizonte temporal y recogiendo la planificación estratégica hasta 2020.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas). Resulta aquí destacable el apartado 13º del capítulo III, dedicado a los objetivos y propuestas para los ámbitos metropolitanos.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio a realizar las actuaciones necesarias para la elaboración de un nuevo plan en materia de infraestructuras del transporte, el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027. La nueva estrategia 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. El nuevo plan se alineará con las políticas de infraestructuras nacionales y comunitarias, y tendrá en cuenta el nuevo Marco Financiero Plurianual 2021-2027, que se encuentra en fase de elaboración y que definirá la envolvente presupuestaria en la que se desarrollará la inversión en infraestructuras de transporte para los próximos años.

Otro instrumento central de planificación estratégica en el ámbito metropolitano son los Planes de Movilidad Sostenible de cada una de las Áreas Metropolitanas de Andalucía, que pretenden incorporar iniciativas de fomento del transporte público y estrategias para reducir la elevada dependencia del vehículo privado y el fomento de la intermodalidad. En concreto, en el Área Metropolitana de Sevilla el Plan existente es de 2006, estando formulada su revisión mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 11 de



diciembre de 2012 (BOJA núm. 5, de 8 de enero de 2013).

Como instrumento de planificación estratégica debe destacarse también el impulso a los medios de transporte no motorizados en el marco del Plan Andaluz de la Bicicleta (2014-2020) para integrar el uso de este medio de transporte en la vida urbana, con sus consiguientes beneficios en la salud y en la disminución de la contaminación ambiental y acústica.

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.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Las previsiones de Gastos para 2020 se concretan en los siguientes capítulos:

CAPITULO I, GASTOS DE PERSONAL.

En este capítulo se recogen:

- a) Las retribuciones del Director Gerente.
- b) Las retribuciones del personal laboral perteneciente a los grupos I, II y IV del catálogo de puestos, incluidos los puestos del personal de alta dirección.
- c) Completan este capítulo las previsiones de gratificación a los funcionarios de la Administración local con habilitación de carácter nacional (Secretario, Interventor y Tesorero), las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social y al régimen de prevención de riesgos laborales del personal.

CAPITULO II, BIENES CORRIENTES Y SERVICIOS.

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

En relación a las dotaciones para atender gastos corrientes de funcionamiento del Consorcio, se mantiene la misma línea de contención del gasto corriente operativo de ejercicios anteriores, recogiendo la estimación global del capítulo en el mismo importe. 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.
- c) Suministro de tarjetas de transporte. En esta aplicación se ha recogido la previsión de compra de nuevas tarjetas derivadas del proceso de migración de los Consorcios de Transporte de Andalucía a una nueva



tecnología sin contacto.

d) Reparaciones, conservación y mantenimiento:

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

CAPITULO III, GASTOS FINANCIEROS.

Se mantiene la misma cifra del año anterior en la partida de intereses derivados del Mecanismo Extraordinario de Pago a Proveedores de 2012.

CAPITULO IV, TRANSFERENCIAS EN BIENES CORRIENTES.

En este capítulo, que representa el 91% del presupuesto global del Consorcio, se recogen las siguientes dotaciones:

a) Previsiones de compensaciones previstas en los contratos-programa suscritos por la utilización de la tarjeta de transporte a los 6 concesionarios de los servicios metropolitanos, a Metro de Sevilla, S.A., y a Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M., y el resto de concesionarios de los servicios de transporte urbano de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaira, La Rinconada y Mairena del Alcor.

b) Aportaciones al Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga en concepto de operaciones de interoperabilidad de la tarjeta de transporte y su uso como medio de pago en los servicios de cercanías de RENFE.

c) Mejoras de servicios adicionales a los previstos en las concesiones.

CAPITULO VI, INVERSIONES REALES.

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

a) Obras e infraestructuras del Sistema de Transporte.

b) Reposición de mobiliario y equipamiento informático en la sede del Consorcio.

c) Necesidades de equipamiento de paradas.

d) Necesidades de inversiones de carácter inmaterial (renovación de licencias de software y dominios).



Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	691.877	2,0
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.665.804	4,9
3 GASTOS FINANCIEROS	329.200	1,0
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	31.311.529	91,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	33.998.410	99,5
6 INVERSIONES REALES	49.556	0,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	49.556	0,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	34.047.966	99,6
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	133.000	0,4
OPERACIONES FINANCIERAS	133.000	0,4
TOTAL	34.180.966	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

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

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

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

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.
- La previsible aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.
- En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma, con la definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.
- Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria de la prolongación de la línea 1 de metro hasta Alcalá de Guadaira.
- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria de los servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Sevilla.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla está



comprendido dentro de la clasificación funcional 51B “Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transporte”.

Programa		2020	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	34.180.966	100,0
TOTAL		34.180.966	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías,...) 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Centrándonos en el Área Metropolitana de Sevilla, el ámbito de prestación de servicios del Consorcio de Transporte 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, el 79,3 % del total provincial, con una densidad de 362,2 hab/ km². 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 de Transporte de Andalucía, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por la persona titular de la Presidencia de los Consorcios (Consejero/a de Fomento).

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 próximamente en el Tren tranvía de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente, y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz. A todo ello, añadir que el Consorcio de Transporte de Sevilla, al igual que otros Consorcios de Transporte de Andalucía, tiene en funcionamiento un servicio de bicicleta pública conocido como Servicio Bus+Bici, que prima a los usuarios de la tarjeta de transporte del Consorcio con la posibilidad de disponer diariamente de una bicicleta gratuita para sus desplazamientos en Sevilla, con un parque total de 180 bicicletas, a disposición de los 9.964 usuarios inscritos, que han contabilizado a lo largo del año 2018 25.416 usos de estas bicicletas.

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas, siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia, se hace necesario seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 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 esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad, contemplando en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

En relación con la bicicleta, destacar que en el año 2020 se va a dar continuidad a proyectos de integración del modo ciclista como una etapa de la movilidad obligada, de manera que pueda combinarse con los diferentes modos de transporte público. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios. La intermodalidad permitirá alcanzar o superar los niveles previstos de uso de los Metros de Andalucía. Las líneas de Metro se extienden, además, a municipios del área metropolitana con una población más dispersa, donde la intermodalidad es imprescindible. Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano.

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.
- Realización y colaboración con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros y, en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de Servicios Regulares de Transporte de Viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.

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

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

- Fomento del uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y la mejora de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
- Mantenimiento y mejora de los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.
- Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contemplan:
- La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad.
- 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.
- Impulso de las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías



y líneas ferroviarias. Las principales líneas de trabajo en 2020 se centrarán en:

- Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria de la prolongación de la línea 1 de metro hasta Alcalá de Guadaira.
- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria de los servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Sevilla.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad en las instalaciones de transporte del área metropolitana.
- Mejora de la oferta de servicios metropolitanos respondiendo a las peticiones de los municipios para adecuar o ampliar horarios, modificar recorridos, establecer nuevos servicios, etc.
- Renovación del parque de bicicletas del servicio BUS+BICI con 45 unidades para que ninguna bicicleta tenga una edad superior a cinco años.
- Realización de encuestas para evaluar la calidad del servicio BUS+BICI.

ACT.1.1.3 Refuerzo de los sistemas de información al usuario

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 los usuarios.
- Desarrollo en el sitio web del Consorcio de un módulo para realizar encuestas de valoración de la información ofrecida a los usuarios.
- Traducción del sitio web del Consorcio a otros idiomas para facilitar la información de la oferta de servicio a turistas.
- 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.1.1.4 Potenciación del uso de la Estación de Autobuses Plaza de Armas

- Mejora de los accesos a la zona de vestíbulo y dársenas cuidando especialmente la accesibilidad a personas con movilidad reducida.
- Realización de encuestas para valorar la calidad percibida por los usuarios de los servicios de la Estación.



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

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

1.2 Estructura de la sección

En el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 27 de diciembre de 2016 aprobar la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020). Este Plan se formula como una revisión del PISTA 2007-2013, constituyendo el instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte del territorio andaluz.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas), con especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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. La nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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



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 (capítulo 2, 3 y 4).

La primera comprende los gastos de la plantilla completa para el ejercicio 2020, que no sufre cambios respecto a la plantilla de 2019, así como las gratificaciones a los Cuerpos Nacionales que ejercen las funciones de Secretaría, Intervención y Tesorería. Asimismo se contemplan los gastos de seguridad social y formación.

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

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

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

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	248.211	15,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	196.705	12,0
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.153.581	70,5
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	1.598.597	97,7
6 INVERSIONES REALES	36.875	2,3
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	
Operaciones de Capital	37.500	2,3
OPERACIONES NO FINANCIERAS	1.636.097	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	1.636.097	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente mas importantes son las del capítulo 4 correspondientes a las aportaciones a operadores por compensación por menor recaudación tarifaria y mejoras de servicio según Contratos-programa.

También las partidas mas significativas se encuentran en el capítulo 2, siendo las mas destacadas el mantenimiento preventivo de marquesinas y postes de paradas, el mantenimiento de primer nivel del Nodo de explotación de Red (NER) de la Red de Consorcios, encomendada a este Consorcio y el Centro de Atención al



Usuario y la partida correspondiente a Servicio de Recaudación de ingresos procedentes de la Red de Ventas.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.
- La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.
- En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.
- Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria del Tranvía de Jaén.
- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria del Tren de la Bahía de Cádiz.
- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria de los servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Cádiz.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B "Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transportes".

Programa		2020	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	1.636.097	100,0
TOTAL		1.636.097	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías,...) 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total



208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero competente en materia de Transporte y Movilidad).

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 próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz.

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
 - Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
 - Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).
- Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:
- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
 - Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
 - Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.



6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar las sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

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

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

1. Colaboración en la 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.
2. Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de Servicios Regulares de Transporte de Viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte: en concreto.

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

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

1.- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.

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

2.- 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 .

3.- Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias. Las principales líneas de trabajo en 2020 se centrarán en:

- La integración del Tren Tran de la Bahía de Cádiz.
- La integración de los servicios de Cercanías RENFE, comenzando por el núcleo de Cádiz en 2020.



4.- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas.

5.- En el año 2020, 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. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios. La intermodalidad permitirá alcanzar o superar los niveles previstos de uso de los Metros de Andalucía. Las líneas de Metro se extienden, además, a municipios del área metropolitana, con una población más dispersa, donde la intermodalidad es imprescindible. Al igual que en otras ciudades europeas, donde se ligan los itinerarios ciclistas a las líneas de transporte público, se van a realizar actuaciones similares en las Vías ciclistas ligadas a los Metros de Málaga y Granada favoreciendo la accesibilidad en bicicleta a las estaciones. Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano.



**CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES DE LA
BAHÍA DE CÁDIZ**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente se suscribieron Orden/Convenio con la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad en la que se delegaron competencias en el Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

Así mismo en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

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.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Se establece como Planificación estratégica de la sección el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta la anualidad 2020.

En cumplimiento del punto segundo del dispositivo primero, del Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el ámbito temporal del Plan comprenderá el período 2014-2020.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas). Especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas en el ámbito de competencias de los Consorcios de Transportes de Andalucía.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019, del Consejo de Gobierno se ha instado a la 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.

De acuerdo con lo anterior, se ha establecido que la nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.



3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

En relación a los gastos presupuestados para el Consorcio Metropolitano de la Bahía de Cádiz para el 2020, cabe destacar lo siguiente respecto al presupuesto total la distribución por capítulo tiene el siguiente peso:

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	780.788	8,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.033.320	10,7
3 GASTOS FINANCIEROS	5.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	7.786.227	80,5
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	9.605.335	99,4
6 INVERSIONES REALES	68.750	0,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	68.750	0,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	9.674.085	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	9.674.085	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Respecto al gasto, las partidas cuantitativas más importantes son las siguientes:

Capítulo II: las relativas al sostenimiento del Consorcio como gastos generales, el Call center y la comisión del servicio de recaudación.

Capítulo IV: las compensaciones a los operadores en modo barcos, autobús urbano e interurbano, tren y tren tranvía.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el



régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.

- La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.

- En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria del Tren de la Bahía de Cádiz.

- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria de los servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Cádiz.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B "Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transportes".

Programa	2020	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	9.674.085	100,0
TOTAL	9.674.085	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías...) 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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer



criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda).

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 próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz.

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado en:

- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa



OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte publico disminuyendo la participacion del vehiculo 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 en esta intermodalidad 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.

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 el Plan de Transporte de movilidad de la Bahía de Cádiz.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de Servicios Regulares de Transporte de Viajeros de uso general por carretera analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte, en concreto.

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

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

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.

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

- Se continuará con la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como 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 .
- Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias. Las principales líneas de trabajo en 2020 se centrarán en:
 - La integración del Tren Tran de la Bahía de Cádiz.
 - La integración de los servicios de Cercanías RENFE, comenzando por el núcleo de Cádiz en 2020.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas



metropolitanas.

- En el año 2020, 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. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 km. la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios.