



CONSORCIOS



CONSORCIO FERNANDO DE LOS RÍOS



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio "Fernando de los Ríos" es una entidad de derecho público de carácter asociativo, constituida por la Junta de Andalucía (cuyo porcentaje de participación es del 50%) y por las diputaciones provinciales de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla (cuyo porcentaje de participación es del 6'25% respectivamente) para el desarrollo de actuaciones conjuntas en materia de implantación de la Sociedad de la Información y del Conocimiento en Andalucía. El Consorcio tiene naturaleza jurídica propia, está adscrito a la Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior, 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 1.435.076 usuarios que forman parte de alguno de los 759 centros que componen la red.

1.2 Estructura de la sección

El Consorcio Fernando de los Ríos se organiza en dos departamentos: Departamento Administrativo, Financiero y de Recursos Humanos y Departamento de Innovación Ciudadana.

Cada uno de estos departamentos se organiza a su vez en distintas áreas relacionadas con las funciones que lleva a cabo el Consorcio.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

La actividad del Consorcio Fernando de los Ríos se encuadra en la ejecución del "Plan Estratégico Guadalinfo 2017-2020", cuya ejecución ha sido prorrogada durante el año 2021 por acuerdo de Consejo Rector de 4 de Mayo de 2020.

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.

OE.2 INCREMENTAR LA PARTICIPACION DE LA MUJER EN EL SECTOR TIC ANDALUZ

Pese a que los datos estadísticos muestran que la participación de hombres y mujeres en el mercado laboral español se va acercando a la paridad, lo cierto es que cuando se desagrega por sectores, dicha brecha tiende a



augmentar en sectores específicos como el de las empresas TIC o el emprendimiento más innovador, en los cuales las diferencias entre hombres y mujeres son mucho más elevadas. Si se usa el concepto de "profesiones digitales" usado por la Comisión Europea (Informe sobre el progreso digital en Europa 2017), los hombres que desempeñan ocupaciones digitales en España representaban en 2017 el 5,2% del total de trabajadores masculinos, mientras que para las mujeres, sólo un 2% de las mismas tenían dichas ocupaciones. Asimismo, en 2017, el 3,4% de los hombres ocupados eran trabajadores digitales con estudios tecnológicos, mientras que esta proporción en las mujeres era sólo del 0,7%.

Esta brecha en los empleos más tecnológicos del mercado laboral tiene su origen en el propio sistema educativo. Así, en 2015 las mujeres eran el 52,2% de los graduados universitarios, pero sólo eran el 20% de los graduados en estudios tecnológicos, es decir, las carreras STEM (Ciencia, Tecnología, Ingeniería y Matemáticas). Dos años más tarde, en 2017, las mujeres suponían ya el 53,2% de los graduados universitarios, pero sólo el 18,6% de los graduados en estudios tecnológicos, y sólo el 15,6% de los trabajadores con perfil técnico del sector digital (es decir, la brecha digital no se ha reducido en los últimos años).

Corregir esta situación permitirá un mayor desarrollo socio-cultural y un crecimiento económico. Primero, porque contribuir a un desarrollo igualitario de la sociedad, en el respeto de la diversidad y de las personas, resulta un deber de la Administración; y segundo, para contribuir a que la economía aproveche el enorme potencial existente. De esta forma, la incorporación de la mujer en la Economía y Sociedad Digital no es una opción, sino una necesidad para aprovechar el talento femenino e incorporar a uno de los sectores que más trabajo de calidad va a requerir. Uno de los objetivos en esta materia debe ser eliminar los estereotipos sobre el sector tecnológico y fomentar las vocaciones, entre todos, pero especialmente entre las mujeres.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Presupuesto del Consorcio para el año 2021 recoge las estimaciones de gastos e ingresos a realizar durante el ejercicio de referencia, de acuerdo con lo establecido en el Título II del Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

Dicha estimación de ingresos y gastos tiene origen, a su vez, en el denominado "Marco presupuestario Guadalinfo 2017-2020", cuyas líneas fundamentales han sido prorrogadas durante el ejercicio 2021 por acuerdo del Consejo Rector de 4 de mayo de 2020, el cual recoge las aportaciones de los consorciados destinadas a la financiación de la "dinamización de los centros", al sostenimiento de la red de centros y a sufragar los gastos corrientes y de personal de estructura del Consorcio "Fernando de los Ríos", y que fue aprobado por acuerdo del Consejo Rector de la entidad el día 16 de diciembre de 2016.



Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	1.824.498	24,8
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	2.758.965	37,5
3 GASTOS FINANCIEROS	3.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.764.888	37,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	7.351.351	99,9
6 INVERSIONES REALES	10.000	0,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	10.000	0,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	7.361.351	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	7.361.351	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

PARA INCENTIVOS AL PROYECTO GUADALINFO

Esta partida está destinada a financiar las convocatorias de subvenciones destinadas a la dinamización de Red de Centros Guadalinfo, cuyos beneficiarios son los ayuntamientos de las provincias de Granada, Jaén, Huelva y Sevilla, financiadas con cargo a las aportaciones que estas Diputaciones hacen al Consorcio.

INFORMATICAS

Esta partida está destinada a financiar los servicios de conectividad de datos y voz de la Red de Centros Guadalinfo, cuyo suministrador es la Red Corporativa de la Junta de Andalucía (RCJA). El servicio de mayor coste es el acceso a Internet con banda ancha en los 759 centros de la red.

SISTEMAS PARA PROCESOS DE INFORMACION

Esta partida está destinada a financiar el soporte y mantenimiento del equipamiento informático de los centros de la Red de Centros Guadalinfo, el cual constituye un parque superior a 7.000 microordenadores, tanto de sobremesa como portátiles, distribuidos por toda la geografía de la comunidad autónoma, así como el soporte de los correspondientes periféricos existentes en los centros, incluyendo impresoras, proyectores, puntos de acceso, etc. En concreto, el servicio de mantenimiento y soporte incluye los siguientes servicios:

- Mantenimiento de Hardware
- Gestión y mantenimiento del inventario de la red
- Gestión y mantenimiento del Software
- Servicio CAU Red de Centros de Acceso Público a Internet
- Servicio completo de "Gestión del Puesto"

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Durante 2021, la principal novedad con respecto al presupuesto de ejercicios anteriores ha sido la clasificación del Consorcio Fernando de los Ríos en la categoría G+ de la escala relativa a su mayor o menor relevancia de



género

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Este programa incluye las actuaciones llevadas a cabo por el Consorcio Fernando de los Ríos con la finalidad de incrementar el desarrollo de la innovación social y capacitación en el ámbito de la economía y sociedad digital

Programa	2021	%
12D ESTRATEGIA DIGITAL Y GOBIERNO ABIERTO	7.361.351	100,0
TOTAL	7.361.351	100,0

PROGRAMA 12D- ESTRATEGIA DIGITAL Y GOBIERNO ABIERTO

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El Consorcio "Fernando de los Ríos" es una entidad de derecho público de carácter asociativo, constituida por la Junta de Andalucía (cuyo porcentaje de participación es del 50%) y por las diputaciones provinciales de Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla (cuyo porcentaje de participación es del 6'25% respectivamente) para el desarrollo de actuaciones conjuntas en materia de implantación de la Sociedad de la Información y del Conocimiento en Andalucía. El Consorcio tiene naturaleza jurídica propia, está adscrito a la Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior, 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 1.435.076 usuarios que forman parte de alguno de los 759 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 mejorar 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.

OE.2 INCREMENTAR LA PARTICIPACION DE LA MUJER EN EL SECTOR TIC ANDALUZ

OO.2.1 Capacitación para la mujer en el ámbito rural a través de la Red Guadalinfo

Incrementar el porcentaje de mujeres del ámbito rural que han mejorado sus competencias digitales y su capacidad de emprendimiento a través de la acción directa de la Red Guadalinfo

ACT.2.1.1 Talleres STEM para el desarrollo del talento y las vocaciones científicas en edades tempranas

Implementación de un proyecto educativo para el desarrollo del talento y las vocaciones en el ámbito de las carreras STEAM dirigido a mujeres menores de edad, con la especial intención de reducir la brecha de género en la preferencia de carreras universitarias científicas y técnicas.



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 las 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 de 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 las 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.

OE.5 Promover activamente la igualdad de género, contribuyendo a la reducción de la brecha salarial

Promover activamente la igualdad de género, contribuyendo a la reducción de la brecha salarial

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 se ajusta tanto a la evolución de la ejecución de los últimos años como a las necesidades actuales.

Este esfuerzo continuado de contención del gasto conlleva, por un 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 72% del total del Presupuesto para 2021.



Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	2.173.741	23,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	6.771.530	72,0
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	8.945.271	95,1
6 INVERSIONES REALES	377.066	4,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	377.066	4,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	9.322.337	99,1
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	83.213	0,9
OPERACIONES FINANCIERAS	83.213	0,9
TOTAL	9.405.550	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Los gastos de funcionamiento y actividades del Capítulo 2 suponen el 72% del presupuesto para 2021. Dentro de estos gasto, destacan los gastos de exposiciones temporales, funcionamientos 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.).

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

En el actual presupuesto respecto a 2020, cabe destacar la elevada contención del gasto, ajustada a la bajada de ingresos prevista, derivada de la situación económica actual, como consecuencia de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID 19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El Parque de las Ciencias sólo tiene un programa presupuestario.

Programa	2021	%
54C INNOVACIÓN Y EVALUACIÓN EDUCATIVA	9.405.550	100,0
TOTAL	9.405.550	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.

El presupuesto 2021 del Consorcio Parque de las Ciencias debe ayudar dar respuesta a las oportunidades de mejora y retos actuales que afronta el Museo, entre ellos poder realizar una gestión sostenible del mismo equilibrando la oferta de visitas con la demanda existente en el sector educativo de forma más igualitaria y transparente, fomentar el empleo público de calidad e igualdad, gestionar eficientemente los recursos propios, seguir siendo un referente en divulgación de las ciencias y fomento de la cultura científica y mantener servicios de calidad para la ciudadanía.

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

OE.5 Promover activamente la igualdad de género, contribuyendo a la reducción de la brecha salarial

OO.5.1 Integrar la dimensión de género en la entidad

Integrar la dimensión de género en la entidad

ACT.5.1.1 Elaboración del plan de igualdad de la entidad

Elaboración del plan de igualdad de la entidad

ACT.5.1.2 Actuaciones de formación sobre igualdad de género

Actuaciones de formación sobre igualdad de género



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio «Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada» es una entidad de derecho público de carácter asociativo, constituida por la Junta de Andalucía (cuyo porcentaje de participación es del 66%) y por el Ayuntamiento de Granada, (cuyo porcentaje es del 34%) como un instrumento para potenciar la promoción de la celebración de congresos, exposiciones y, en general, eventos dirigidos a la promoción turística y económica. La figura de colaboración institucional de un consorcio se considera el cauce adecuado para instrumentalizar la cooperación económica, técnica y administrativa de sus componentes, disfrutando, en su calidad de entidad de derecho público, de personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de los fines y objetivos que estatutariamente tiene encomendados. Sus Estatutos, aprobados inicialmente por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 23 de diciembre de 1987, han sido modificados por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 9 de junio de 2020.

El Consorcio tiene naturaleza jurídica propia y está adscrito, conforme al Decreto del Presidente 3/2020, de 3 de septiembre, de la Vicepresidencia y sobre reestructuración de Consejerías, y al Decreto 117/2020, de 8 de septiembre, por el que se regula la estructura orgánica de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, a dicha Consejería y, en concreto, a la Dirección General de Comercio.

El objeto del Consorcio es gestionar el Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada. Sus fines son el impulso del sector congresual y ferial de Andalucía, así como coadyuvar a la planificación y promoción de la actividad económica, dentro del ámbito de competencias de las entidades consorciadas. Las funciones del Consorcio son las de gestión de la actividad de la empresa concesionaria del Palacio de Exposiciones y Congresos, siendo dicha actividad la organización, producción y gestión de exposiciones, congresos, ferias, actividades culturales y eventos.

1.2 Estructura de la sección

Dado que, como ya se ha indicado, el Consorcio es una entidad de derecho público con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, el mismo puede realizar cuantos actos y contratos sean necesarios para su correcto funcionamiento, todo ello dentro de los límites y con sujeción a los Estatutos vigentes y a lo establecido en la legislación vigente aplicable a las Administraciones Públicas consorciadas, respecto de aquellos servicios que preste el Consorcio en cumplimiento de los fines para los cuales fue creado.

La estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos:

- a) Órganos de gobierno: el Consejo Rector y la Comisión Ejecutiva como órganos colegiados y la Presidencia y la Vicepresidencia
- b) Órgano de dirección y administración: la Dirección Gerencia. La decisión de nombrar una Dirección Gerencia será adoptada por el Consejo Rector, previo informe del órgano competente en materia de Hacienda de la Administración de adscripción.

Adicionalmente, el Consorcio podrá contar con asesorías especializadas que informarán o aconsejarán a los órganos del mismo en aquellos asuntos relacionados con su actividad

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

La actividad del Consorcio Palacio de Congresos de Andalucía se enmarca actualmente dentro del marco global de la planificación económica en Andalucía, la Agenda por el Empleo 2014-2020 y, en particular, dentro de su línea de actuación 3.1 (“Favorecer una estructura sectorial de la economía andaluza más equilibrada”) que tiene como objetivo la modernización e innovación en los sectores tradicionales en los que Andalucía cuenta con un alto grado de especialización y elevada productividad, dentro de los que se incluye el turismo de congresos y exposiciones.



3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

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

Se pretende impulsar la modernización de las infraestructuras congresuales y feriales de Andalucía, aumentando así la competitividad de las mismas en el entorno nacional y europeo, lo que permitiría atraer un mayor número de actividades congresuales a la ciudad de Granada, manteniendo siempre las condiciones de seguridad sanitaria más estrictas, derivadas de las restricciones impuestas por el COVID-19. Con esta modernización se pretende incrementar la actividad económica de la ciudad y provincia de Granada, mediante la potenciación de un segmento tan importante como es el del turismo de congresos.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Dado que, como se ha indicado antes, las funciones del Consorcio son las de gestión de la actividad de la empresa concesionaria del Palacio de Exposiciones y Congresos, los gastos del Consorcio vienen definidos por dichas funciones. En consecuencia, su estructura de gastos se divide en dos categorías: gastos de personal y gastos de funcionamiento, entre los que se incluyen conceptos como las asesorías externas en materias jurídica y de personal.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	39.739	76,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	12.040	23,3
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES		
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	51.779	100,0
6 INVERSIONES REALES		
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital		
OPERACIONES NO FINANCIERAS	51.779	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	51.779	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Dadas las funciones del Consorcio, las partidas de su presupuesto de gasto se articulan en dos grupos. De un lado, las destinadas a financiar las retribuciones y costes sociales del personal. De otro, las partidas destinadas a financiar los gastos de apoyo externo a la actividad del consorcio (asesoría jurídica y laboral).



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Dado que los Estatutos del Consorcio han sido aprobados en 2020 mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de 9 de junio, 2021 será el primer año en el que el funcionamiento del Consorcio se rija íntegramente por dichos Estatutos.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El presupuesto de gastos del Consorcio está adscrito en su integridad al programa presupuestario del centro directivo del cual depende orgánicamente conforme al Decreto 117/2020, de 8 de septiembre, por el que se regula la estructura orgánica de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades, la Dirección General de Comercio, entre cuyas competencias se incluye la consolidación del sector congresual en Andalucía.

Programa	2021	%
76A ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL	51.779	100,0
TOTAL	51.779	100,0

PROGRAMA 76A- ORDENACIÓN Y PROMOCIÓN COMERCIAL

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Andalucía ofrece el mayor número y la mayor calidad de infraestructuras para celebrar Reuniones y Congresos de toda España. Una extensa red que cuenta con años de experiencia en un sector muy exigente, donde prima la calidad en los servicios y el entorno adecuado para llenar las horas de ocio.

Conforme a los datos de marzo de 2020 de la Asociación internacional de Congresos y Convenciones (ICCA), Granada se ha afianzado como quinto destino español para celebrar congresos internacionales, escalando así de la octava a la quinta posición a nivel nacional. Asimismo, conforme a los datos de Granada Convention Bureau, entidad público-privada sin ánimo de lucro integrada por administraciones locales (Ayuntamiento y Diputación de Granada) y empresariales (Confederación Granadina de Empresarios y la Cámara de Comercio), durante 2019 se contabilizaron más de 200 congresos, convenciones y jornadas con unos 32.000 participantes, con una media de pernoctación de 2,8 días, que se estiman generaron un impacto económico directo de casi 16 millones de euros. Dentro de esta actividad, el Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada supone el principal referente de la provincia de Granada desde su constitución en 1987, como reflejo de la colaboración entre la administración autonómica y la local, y cuyos resultados, como se ha indicado anteriormente, han sido muy satisfactorios hasta marzo de 2020. Adicionalmente, dado que desde 2012 la explotación del Palacio pasa a desempeñarse mediante concesión administrativa, los gastos del Consorcio son bastante reducidos, especialmente si lo comparamos con el retorno económico que supone la actividad del mismo para la ciudad y provincia de Granada, lo que justifica esta modalidad de intervención.

No obstante, las previsiones de marzo se han visto muy disminuidas por la nueva coyuntura impuesta por el COVID-19, que ha afectado muy particularmente a este segmento turístico. Actualmente, las previsiones para 2021 son muy inciertas y dependerán de la evolución de la emergencia sanitaria y de las restricciones que se impongan a la movilidad y reuniones.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

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



FERIAL

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

FERIALES

En Andalucía existe una importante red de infraestructuras feriales y congresuales que se ha venido ampliando progresivamente en los últimos años. El Palacio de Congresos de Granada es un elemento crucial en dicha red, y con una relevancia creciente dentro de la misma, dado el reciente acceso de Granada a la red de alta velocidad. Asimismo, está previsto que se dote a esta infraestructura de una mayor capacidad que permita acoger un mayor número de actividades en el futuro, siempre dentro de las máximas garantías sanitarias impuestas por la situación derivada del COVID-19.

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. En el ejercicio 2021 se continuarán los trabajos técnicos para mantener los requisitos sanitarios derivados de la situación de nueva normalidad.



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 2021, 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 2021 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 2021, 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 2021.
- 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 2021, 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	2021	%
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 Y OTROS FONDOS		
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 64.586.000 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

Como en 2020, la financiación del Consorcio Sanitario Público del Aljarafe se consigna 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	2021	%
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 2021 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 2021 al Consorcio asciende a 64.586.000 euros, lo que representa la misma cantidad que en 2020, 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.

En consecuencia:

1.- Los ingresos del Consorcio que se consignan en el presupuesto está previsto que tengan como fuente de financiación la partida presupuestaria de 64.586.000 euros, que deberá establecerse en el capítulo IV del presupuesto de gastos de la Consejería de Salud y Familias, con carácter finalista.

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

Las transferencias de financiación del Consorcio correspondientes al ejercicio 2021 se prevé se realicen a lo largo del mismo de acuerdo con el calendario de pagos elaborado a tenor de lo contemplado en el artículo 33 de sus estatutos actualizado en virtud del acuerdo del Consejo Rector certificado por su Secretario con fecha 11 de enero de 2010, según el cual el presupuesto se librára por doceavas partes, a mes vencido, sin que el importe total transferido pueda superar el 100% de la financiación.

El Acuerdo de Gestión y Resultados - Contrato Programa de la Consejería de 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 2021, 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 2021 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, el 31 de Agosto de 2010 suscribió Convenio de Colaboración entre la entonces Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva.

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

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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DEL TRANSPORTE METROPOLITANO

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Capítulo I, comprende los gastos de retribuciones de personal del Consorcio, así como cargas sociales, formación.



Capítulo II, incluye los gastos estructurales de la sede del consorcio, así como la conservación y mantenimiento de paradas y marquesinas, el servicio de recaudación de la red de ventas, y los gastos del Centro de Atención al Usuario.

Capítulo IV, destinada al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

Capítulo VI, incluye las inversiones de la entidad a realizar en infraestructura (marquesinas y apeaderos), como en sistema de información para la sede del Consorcio.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	288.078	11,8
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	205.550	8,4
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.750.995	71,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.244.623	91,8
6 INVERSIONES REALES	200.000	8,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	200.000	8,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.444.623	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.444.623	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El Capítulo más importe del Consorcio es el IV, "Aportaciones a Empresas Privadas" destinado a la compensación por la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

- * Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.
- * Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración
- * Previsión de impacto en la demanda relacionada con el COVID-19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gasto se incluye en la funcional 51B " Movilidad, infraestructuras viarias y Transportes"

Programa	2021	%
----------	------	---



Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.444.623	100,0
TOTAL	2.444.623	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.

En concreto el ámbito del CTHU lo constituyen 21 municipios de los 80 existentes en la provincia, que concentran el 78% de la población provincial.

Destacar el papel del CTHU como Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).

Así como la participación de las entidades locales a través del mismo, en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse dado que el viaje tipo en el área metropolitana como sucede en el resto de áreas metropolitanas de Andalucía, requiere al menos, de dos etapas de viaje, siendo una de ellas urbana.

Muestra de los significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios se reflejan en el carácter interoperable de la tarjeta de transporte del Consorcio puede ser usada en los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos de Huelva y se prevé se integren nuevos servicios urbanos operativos en el ámbito, así como que permite su uso en los distintos modos de transporte integrados en el resto de Consorcios de Transporte andaluces como los distintos metros existentes en Andalucía, Sevilla, Málaga y Granada, el metrocentro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, y próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, en los servicios urbanos de las capitales provinciales, y los servicios de transporte colectivo interurbanos adscritos a los Consorcios.

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.

A cierre del ejercicio 2019 el Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva contaba con 56.500 tarjetas de transporte operativas y atendió una demanda de viajes en transporte público colectivo en su aglomeración urbana de 2.307.000 viajes.

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad del CTHU.



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 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.

En el CTHU se prevé promover y potenciar la integración de otros operadores de transporte urbano del ámbito en su sistema tarifario, el uso del sistema de préstamo de bicicletas ampliando su dotación así como facilitando y reduciendo la tramitación del préstamo, la coordinación horaria con otros modos de transporte como el tren y servicios de transporte urbano, así como la ampliación y adaptación de la oferta de servicios a distintos perfiles de usuarios con motivos de viaje distintos a la movilidad obligada.

ACT.1.1.1 REALIZACIÓN DE PLANES, ESTUDIOS Y ANTEPROYECTOS DE ACTUACIONES

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado. Entre ellos destacan la planificación de la ejecución de las distintas intervenciones que se prevean en el Plan de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Huelva (aun en redacción)
- 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 AREAS 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 2021 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario; 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 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 2021, 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.

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

OO.1.2 PLANIFICAR PARADAS BAJO LA PERSPECTIVA DE GENERO: "SEGURIDAD E INTERMODALIDAD"

Identificadas diferencias en las necesidades de movilidad metropolitana por género resulta necesario adoptar políticas diferenciadas para atenderlas, sin asumir la generalidad del patrón de movilidad masculino como representativo del global de la población del ámbito.

Además, existen diferencias de género en cuanto a la percepción de seguridad personal en el uso del transporte público. Tal percepción de seguridad se ve influida o afectada por factores como la propia localización de la parada de subida o bajada del autobús, la hora del desplazamiento, la iluminación, concurrencia y el tipo de público que transite por la zona, la limpieza, entre otros.

Para ello se realizarán esfuerzos en la implantación de paradas de subida/bajada a la demanda en servicios nocturnos, así como un refuerzo en el mantenimiento e iluminación de paradas y marquesinas.

ACT.1.2.1 ESTABLECIMIENTO DE PARADAS A LA DEMANDA CON POSIBILIDAD DE HORARIO NOCTURNO Y ZONAS DESPOBLADAS

La percepción del miedo y la seguridad es unos de los factores mas preocupante en las mujeres una vez que llega la noche, por lo que estableciendo las paradas a demanda en los servicios nocturnos, se puede reducir el tiempo de trayecto a pie de la usuaria a su destino; reduciendo ese miedo y haciendo el trayecto más seguro para las usuarias.



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería se crea mediante Convenio Fundacional suscrito el 28 de septiembre de 2007 por todas las Administraciones que lo forman. Actualmente está constituido por los municipios de Almería, Adra, Berja, Enix, Felix, Dalías, Roquetas de Mar, Vícar, El Ejido, La Mojonera, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar, Viator y Níjar, la provincia de Almería y la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Por Resolución de 5 de septiembre de 2011, de la Dirección General de Transportes, por la que se hace público el Convenio de Colaboración, de 16 de junio de 2011, entre la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería, por el que se atribuyen competencias al CTAL para la gestión de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

Por Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno (BOJA 149 de 5 de agosto de 2020), se aprueba la modificación de los Estatutos de los Consorcios de Transporte Metropolitano y se adscriben a la Administración de la Junta de Andalucía.

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

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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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.

Dicho objetivo estratégico está marcado por la variación de viajeros que tenemos actualmente y que se prevé para el próximo año. La mejora en la sostenibilidad del sistema metropolitano en el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería vendrá marcado por la integración tarifaria del urbano. Dicha actuación conllevará al incremento de viajeros que actualmente usan transporte privado debido al inconveniente de no poder usar nuestra tarjeta en los autobuses Urbanos y mejorará la intermodalidad.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Las partidas de Gasto, se reparte de la siguiente forma:

Capítulo I: Incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla del consorcio, así como las cargas sociales

Capítulo II: Gastos corrientes destinados al uso y funcionamiento del consorcio. Conservación de postes y marquesinas, centro de atención al usuario, recaudación de logista.

Capítulo IV: destinado al pago de los operadores, otros consorcios y diputaciones, teniendo en cuenta la disminución prevista de viajeros estimada para el próximo ejercicio.

Capítulo VI: Inversiones previstas para el ejercicio. Mayoritariamente en infraestructuras

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	276.494	12,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	153.786	6,9
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.585.000	70,7
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.015.280	89,9
6 INVERSIONES REALES	226.000	10,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	226.000	10,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.241.280	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.241.280	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

La partida más significativa en el presupuesto de gastos es la de A empresas privadas. Partida destinada al pago de las liquidaciones a operadores. Se ha estimado con una reducción de viajeros debido a la crisis actual de la covid.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE



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

La actuación más significativa para el Consorcio de Transporte metropolitano del área de Almería es sin duda la integración tarifaria del Urbano.

El 20 de diciembre 2019 se firmó el convenio general entre el Consorcio de Transporte metropolitano del área de Almería y el Excmo. Ayuntamiento de Almería con el objetivo de integrar los autobuses urbanos de la ciudad de Almería en el marco tarifario del Consorcio. Con la misma fecha se firmó el contrato programa entre el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería y la empresa NEX Continental Holdings SLU para la utilización de la tarjeta de la red de consorcios de transporte de Andalucía en la red de autobuses urbanos.

La Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, es también trascendente, la finalidad es dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario. Actualmente tenemos dos operadores que han migrado al cambio de tecnología (en la parte de sistemas) y valoramos de forma positiva dicho cambio. El año próximo además de tener a todos los operadores integrados, las tarjetas también migrarán por lo que contaremos con nueva tecnología más ventajosa que la actual. Se podrán ofrecer otros tipos de descuentos que no solamente sean los de familia numerosa ya que las nuevas tarjetas podrán soportar más de un solo tipo de descuento como por ejemplo el de minusvalía o el estudiantil.

Aun siendo común al resto de consorcios, el Consorcio de Transporte del Área de Almería trabajará nuevas formas de penetración de la tarjeta.

Se pretende contar con nuevos colectivos en las comisiones técnicas y de participación social que puedan aportar una mayor penetración de la tarjeta en grupos vulnerables o desfavorecidos que o bien por la barrera del idioma o por limitaciones, desconocen el uso y las ventajas de la tarjeta del consorcio. De esa forma se podría aumentar el uso de viajeros en dichos colectivos.

También hay que tener en cuenta que se ha tenido una previsión de impacto en la demanda de viajeros relacionada con la covid-19. No solamente en la demanda de viajeros sino en los ingresos por venta y recarga de tarjetas.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gasto se incluye en la funcional 51B " Movilidad, infraestructuras viarias y Transportes".

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.241.280	100,0
TOTAL	2.241.280	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Como marco común a toda la red de consorcios incluido el de Almería es importante destacar el contexto donde nos movemos.

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 174 municipios consorciados más otros 37 municipios adheridos mediante convenio, en total 211 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Con la creación en el 2010 del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, se ha creado un instrumento que posibilita y potencia la gestión de todos los consorcios. Se trabajan proyectos comunes como sería el Centro de Atención al Usuario y actualmente trabajamos en el cambio de tecnología liderado por el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería, proyecto en común con el resto de Consorcios de Transporte de Andalucía con el fin de permitir la migración de la tarjeta de transporte a una nueva tecnología DESFIRE EV2 de NXP. Se trata de posibilitar a todos los usuarios de transporte de metro y autobús de Andalucía que puedan validar su tarjeta con las máximas garantías de seguridad y eficacia en los distintos modos de transporte.

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 Presidenta de los Consorcios (Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio).

Es importante destacar los significantes avances en la intermodalidad que ofrecen los consorcios. Teniendo en cuenta que con la misma tarjeta el usuario puede transbordar de un autobús metropolitano a un urbano, al tranvía, metro o a Renfe cercanías, en el caso de Almería nuestro mayor objetivo para el próximo ejercicio es la integración del Urbano para lograr la intermodalidad de todos nuestros usuarios del transporte y así lograr una mayor penetración de la tarjeta de la red de consorcios en el área de Almería.

Destacar que el excepcional funcionamiento de los Consorcios de Transporte está basado en:

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

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

Respecto a la perspectiva de género contemplada en el presupuesto, el objetivo operativo es:

- PLANIFICACIÓN DE PARADAS BAJO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO: Seguridad e intermodalidad

El género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día.

En el área metropolitana de Almería quizá se vea magnificado el problema debido a grandes barriadas, pedanías que quedan aisladas de los núcleos urbanos, sobre todo en el municipio de Níjar, sin olvidar las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimada en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

Además, las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día.

La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici.

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas que, como muchas de las mujeres de nuestro estudio, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día.

Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las



necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa - trabajo; casa - ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar 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. Para el Consorcio de Transporte Metropolitano área de Almería la integración del urbano prevista para el próximo ejercicio, conseguirá una mayor prestación de servicios tanto para los usuarios del transporte metropolitano como para los nuevos usuarios del transporte urbano.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas para el próximo año que también son comunes al resto de consorcios vendrán marcadas por los planes de servicio de transporte y estudios referentes al transporte público no motorizado donde el Consorcio de Transportes del área de Almería colaborará en la elaboración, tramitación y seguimiento. Destacamos en nuestro caso el Plan de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Almería.

Respecto a las concesiones muchas de ellas caducadas y basada en una movilidad muy diferente a cuando se aprobaron, en el próximo ejercicio el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería trabajará con la Dirección General de Movilidad en la realización y colaboración de un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros.

Para ello se realizarán en paralelo 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 metropolitana

Para el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería una de las principales líneas de trabajo es el Incremento de la utilización del transporte público.

La integración tarifaria del Urbano de Almería prevista para el próximo ejercicio permitirá aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Almería.

Contaremos con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario ya que el usuario no tendrá que comprar otro billete ni usar otra tarjeta cuando cambie a los autobuses Urbanos de Almería.

Todo ello fomentará el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano del área



de Almería y con ello se pretenderá paliar dentro de lo posible la caída prevista de viajeros debido a la covid.

Importante destacar 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.

Actualmente los usuarios del Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería solamente pueden tener el descuento o bonificación de familia numerosa debido a que las tarjetas actuales no permiten más de una bonificación. El uso de tarjetas de nueva tecnología permitirá bonificar más de un tipo de ayuda por lo que en el caso de que se implanten esos tipos de bonificaciones también podríamos tener un aumento de viajeros que actualmente no usan nuestra tarjeta debido a que no trata temas de bonificaciones por minusvalías o estudiantiles.

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. y 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. Tenemos previsto en el anexo de inversiones acciones que mejoren la accesibilidad y las barreras arquitectónicas en Gádor, Almería.

Respecto al uso de la bici en el área metropolitana de Almería, para el próximo ejercicio seguiremos apostando por el servicio del proyecto BUS+BICI, para fomentar la intermodalidad y el uso sobre todo entre universitarios ya que la Universidad de Almería es muy accesible debido a los carriles bici.

OO.1.2 PLANIFICAR PARADAS BAJO LA PERSPECTIVA DE GENERO. Seguridad e Intermodalidad

El género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

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

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas de las mujeres de nuestro estudio, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa – trabajo; casa – ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

ACT.1.2.1 Establecer paradas de demanda con posibilidad de horario nocturno.

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



en la calle para las mujeres que van en bici.

Estableciendo paradas nocturnas a demanda atenuaría la percepción del miedo e inseguridad que se manifiestan actualmente.



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
CÓRDOBA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente se suscribió Convenio de Colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba con fecha 7 de junio de 2010, (BOJA nº202, de 15 de octubre de 2010) en el que se delegan competencias al mismo..

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

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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

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

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



El Capítulo I incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla así como las cargas sociales.

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

En el Capítulo III se recoge la provisión de gastos financieros.

El Capítulo IV recoge el crédito destinado al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

El Capítulo VI incluye las inversiones a realizar tanto en infraestructura como en el sistema de información.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	150.569	7,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	187.265	8,9
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.541.911	73,3
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	1.879.747	89,4
6 INVERSIONES REALES	225.000	10,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	225.000	10,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.104.747	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.104.747	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El Capítulo de Transferencias Corrientes representa la mayoría de las operaciones corrientes.

Incluye como partida más importe "470 A EMPRESAS PRIVADAS" destinada a la compensación por la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- * Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.
- * Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración.
- * Previsión de impacto en la demanda relacionada con el COVID-19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba está comprendido dentro



de la clasificación funcional 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transporte.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.104.747	100,0
TOTAL	2.104.747	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba es una entidad de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

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

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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba se constituye en 2009 formando parte de él como miembros consorciados 16 municipios (Córdoba, Almodóvar del Río, La Carlota, El Carpio, Espejo, Fernán Núñez, Guadalcazar, Montemayor, Obejo, Pedro Abad, Posadas, San Sebastián de los Ballesteros, La Victoria, Villafranca de Córdoba, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba), la Provincia de Córdoba y la Comunidad Autónoma de Andalucía. A día de hoy cuenta con cinco municipios adheridos mediante convenio (Baena, Castro del Río, Villa del Río, Montoro y la E.L.A. de la Guajarrosa), disfrutando todos ellos de la oferta de transporte público metropolitano y urbano, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

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. 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 Presidenta de los Consorcios (Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio).

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.

La tarjeta del Consorcio de transporte metropolitano de Córdoba es el único título válido para realizar



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

Los datos a cierre de 2019 para el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba son los que a continuación se detallan:

-Tarjetas operativas del Consorcio: 47.150 tarjetas.

-Viajes totales gestionados a cierre de 2019 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcio): 1.568.418 de viajes/año.

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba basado en:

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

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

-Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido.

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

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 del área de Córdoba

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 el área de Córdoba.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

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

" Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad 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.



* 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.

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en el área metropolitana de Córdoba

Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público. Las principales líneas de trabajo en 2021 se centrarán en:

1. Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad
2. Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en el área metropolitana de Córdoba.
3. Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.
4. En el año 2021, 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.

OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad

El género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana para el ejercicio 2021. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

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

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas de las mujeres de nuestro estudio, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa - trabajo; casa - ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.



ACT.1.2.1 Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas del área de Córdoba

Actuaciones especialmente enfocada a los servicios de última hora, los nocturnos y los trayectos más apartados de las vías convencionales del área metropolitana de Córdoba, para dotar de mayor seguridad en los desplazamientos a las personas usuarias del transporte público y en especial a las mujeres, posibilitando las paradas a la demanda y adecuando la iluminación de lugares de parada que atiendan servicios nocturnos o en zonas con baja densidad de población.



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente Mediante la Orden de 13 de septiembre de 2004 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, publicada en BOJA 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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, fue creado en el año 2002, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Excelentísima Diputación de Granada y 32 Ayuntamientos: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cajar, Chauchina, Cenes de la Vega, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, Lachar, Maracena, Monachil, Ojíjares, 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.

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

Según la cláusula quinta del Convenio de constitución, desde el momento de su creación las Administraciones constituyentes atribuirán al Consorcio, de acuerdo con las condiciones de aplicación, entre otras funciones, el establecimiento del marco tarifario para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada en el marco de lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, así como en sus Estatutos, tiene competencia, a día de hoy, en las siguientes materias:

- a) Las que les atribuyan expresamente las leyes y los instrumentos de planificación que le sean aplicables.



- b) La ordenación, gestión incluida licitación, coordinación, control, inspección y sanción, respecto de los servicios, 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.

1.2 Estructura de la sección

Una de las funciones principales 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

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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

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

Entre los objetivos fundamentales del Consorcio se encuentra la integración tarifaria. En el año 2004, se implantó el Sistema Tarifario Integrado (STI) del Área de Granada, en el cual se adhirieron todos los operadores de transporte interurbano del Área de Granada, así como los servicios urbanos de la ciudad de Granada. Este sistema permite tarifas comunes a los usuarios, en base a la zonificación establecida, y bonificar los transbordos entre las diferentes líneas de autobús urbanas e interurbanas, y desde septiembre de 2017 con el Metropolitano.

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



Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	685.905	4,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	713.187	4,3
3 GASTOS FINANCIEROS	1.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	15.322.298	91,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	16.722.390	99,8
6 INVERSIONES REALES	47.000	0,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	47.000	0,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	16.769.390	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	16.769.390	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En el presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada para 2021 las partidas en términos cualitativos más importe son, las destinadas a "Transferencias a empresas privadas" (470), distinguiéndose dentro de estas, la partida 470.00 "Transferencias a empresas operadoras de Transporte de autobús" y la partida 470.01 "Transferencias a empresas operadoras del metropolitano".

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 227.14 "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. Importe que ha aumentado en relación con el año anterior debido al incremento de viajeros experimentado en el último periodo.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

Se continúa con la adaptación de los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo al régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

En concreto, para el presupuesto de 2021 del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada se devengarán una serie de nuevas actuaciones motivadas principalmente por la evolución del sistema tarifario integrado (STI) y el efecto que en éste ha tenido la integración del Metropolitano de Granada:



1. Evolución de los títulos STI emitidos.

La aparición del Metropolitano ha supuesto un incremento total de títulos STI próximo a un +70%, en el periodo comprendido entre 2016 (último año completo sin Metropolitano) y 2019 (último año completo con Metropolitano). Consecuentemente, el volumen de gestión de títulos por parte del Consorcio también ha aumentado en la misma proporción. A principios del 2020 ha continuado dicha tendencia, truncada hasta la afección en la demanda por el impacto relacionado con el COVID-19.

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 2020 la cifra de 340.000 tarjetas en servicio.

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. Cada una de estas operaciones lleva aparejada unos costes por uso del servicio.

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 la evolución es creciente, en el año 2019, se han realizado 87.210 viajes con esta tarjeta en otras áreas andaluzas. Igualmente, durante este periodo, 123.261 personas con títulos de transporte de otras áreas metropolitanas han usado la red de transporte público integrada del área de Granada, casi 5 veces más de los registros producidos en 2017 (27.140 accesos).

Asimismo, 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 nuevas actuaciones en las Vías ciclistas ligadas al Metro de Granada favoreciendo la accesibilidad en bicicleta a las estaciones

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.

Conforme a lo establecido en los vigentes Estatutos:

1. Los recursos económicos-financieros del Consorcio estarán constituidos por:

- a) La aportación inicial de las Administraciones consorciadas en la proporción y las cuantías recogidas en el Convenio Fundacional.
- b) Las transferencias y aportaciones anuales realizadas por las Administraciones Públicas con destino a inversiones y explotación del sistema de transportes y a la atención de los gastos corrientes del Consorcio que tendrán la consideración, ambas, de transferencias de financiación.
- c) Las aportaciones realizadas por la Junta de Andalucía tendrán la naturaleza de transferencias de financiación.
- d) Las aportaciones de los miembros que se incorporen al Consorcio como miembros de pleno derecho del mismo.
- e) Las aportaciones de las empresas operadoras que actúen en el ámbito del Consorcio.
- f) El producto de las tasas, precios públicos o contribuciones especiales, que perciba por la prestación de servicios o la realización de actividades que gestione o desarrolle el Consorcio.
- g) El rendimiento que pueda obtener de la gestión directa o indirecta de los servicios.
- h) Las aportaciones y subvenciones, auxilios y donaciones de otras entidades públicas o privadas y las transmisiones a título gratuito que a su favor hagan los particulares.
- i) Las rentas, productos de intereses de los bienes muebles, inmuebles, derechos reales, créditos y demás derechos integrantes del Patrimonio del Consorcio.
- j) Cualesquiera otros rendimientos que le corresponda percibir.

2. Los recursos económicos-financieros del Consorcio responderán de las obligaciones y deudas contraídas por el mismo. La liquidación o compensación de pérdidas se efectuará con cargo a las aportaciones de los miembros del Consorcio, en función de los votos ponderados.

3. Las aportaciones anuales de las Administraciones consorciadas a los presupuestos del Consorcio se realizarán conforme a las siguientes reglas:

- La financiación que sea necesaria de los gastos e inversiones, asociados a cada servicio de transporte que se produzcan, serán aportados en exclusiva por la Administración Pública que ha cedido las competencias de cada servicio de transporte, salvo actuaciones de mejoras de servicio, intensificación de servicios, nuevos servicios y/o infraestructuras que se acuerden mediante convenio interadministrativo.
- La financiación que sea necesaria de los gastos e inversiones de estructura, excluidos los señalados en el párrafo anterior, será asumida por las Administraciones consorciadas con idéntico porcentaje al de su participación en los órganos de gobierno.
- La financiación de los gastos e inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios será financiada en exclusiva por la Junta de Andalucía.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	16.769.390	100,0
TOTAL	16.769.390	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública



El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada es una entidad de derecho público de carácter asociativo que tiene por objeto articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas, a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito. El Consorcio es la entidad encargada de la coordinación del sistema de transporte colectivo en la aglomeración urbana de Granada.

Con este objetivo, desde junio de 2004 se implantó un nuevo marco tarifario que sustituía el modelo concesional sustentado exclusivamente en tarifas kilométricas por otro moderno e innovador, basado en la división del territorio en zonas tarifarias y en un único título de transporte, el denominado billete único, concebido para despenalizar los transbordos entre modos, favoreciendo económicamente a las usuarias y usuarios recurrentes del transporte colectivo.

El Consorcio de Transportes, puede, entre otras actuaciones, establecer los mecanismos necesarios para llevar a cabo la integración tarifaria de los servicios regulares de transportes público de viajeros en su ámbito, así como el funcionamiento equitativo del sistema de integración adoptado y suscribir los convenios y contratos-programa que resulten necesarios para tal fin con las empresas operadoras de servicios de transporte público de viajeros.

Desde septiembre de 2006 se encuentra activa la funcionalidad de la intermodalidad de las tarjetas de transporte de todos los Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía en sus respectivos sistemas de cancelación y venta/recarga para permitir el uso indistinto de las mismas en todas y cada una de las Áreas Metropolitanas de Andalucía dotadas con sistema tarifario integrado, permitiendo la interoperatividad entre todas ellas.

Los principales logros conseguidos que deben continuar son, entre otros, los siguientes:

- Posibilitar el acceso a cualquier servicio de transporte público regular de viajeros dentro del ámbito competencial a los usuarios provistos con la tarjeta de transporte multimodal del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada y de otros Consorcios de Transportes de Andalucía.
- Fomentar la intermodalidad del uso del transporte público colectivo en metro como uno de los modos de resolver de forma eficaz, racional y sostenible las necesidades de movilidad en el Área Metropolitana de Granada.

Por otra parte indicar que por el interés cada vez mayor que existe en la sociedad acerca del cambio climático y las consecuencias de éste, en los últimos años han surgido varias iniciativas y metodologías dirigidas a conocer su impacto. Entre ellas se encuentra la huella de carbono.

La huella de carbono es un parámetro que representa las emisiones totales de CO₂ y otros gases de efecto invernadero (GEI), expresadas en masa de CO₂ equivalente, causadas directa o indirectamente por un producto, organización, servicio o evento a lo largo de su ciclo de vida.

La reducción de la huella de Carbono tiene un aspecto estratégico importante y supone una gran cantidad de beneficios medioambientales, económicos, reputacionales y su contribución al cambio climático.

La actividad de los sistemas de transporte integrados en el ámbito territorial de actuación del Consorcio de transporte Metropolitano del Área de Granada, los autobuses interurbanos metropolitanos, los autobuses urbanos de Granada y el Metropolitano de Granada, contribuyen a reducir la huella de carbono del sistema global de transporte del área de Granada en tanto reduce las emisiones producidas por otros modos de transporte más contaminantes, como el vehículo privado motorizado.

El impacto tanto climático como social de una mejora en la eficiencia y eficacia del uso de los medios de transporte públicos de viajeros en el Área Metropolitana de Granada repercute considerablemente en la vida de un gran número de ciudadanos. Destacar que dichos servicios fueron utilizados en el año 2019 por más de dieciséis millones de viajeros y que en 2020, a pesar de la incidencia de la pandemia del Covid 19, se estima que se superen los ocho millones de usuarios.

Por último exponer que en las últimas anualidades se está produciendo una modificación en las pautas de movilidad en la población de las áreas metropolitanas como la de Granada. Estas pautas indican en las áreas urbanas un uso cada vez mayor de la utilización de elementos de movilidad personal para desplazarse.



Esta forma de desplazamiento es notablemente más sostenible, desde un punto de vista medioambiental, económico y social, que el modelo tradicional de movilidad basado en el uso del vehículo privado motorizado, debiendo esta circunstancia ser tenida en cuenta por las administraciones que gestionan o se encuentran afectadas por el sistema de transporte, como es el caso de este Consorcio.

La necesidad de adaptar el sistema de transporte público a las nuevas formas de movilidad, complementándose con estas, y fomentar el uso de los modos de transporte sostenibles exigen la implantación de medidas y actuaciones que impulsen la complementariedad entre los modos públicos el transporte público colectivo y los modos no motorizados que permitan una movilidad más sostenible.

A tal efecto el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada ha implantado un sistema de préstamo de bicicleta asociado al uso de los modos de transporte público colectivo pudiendo utilizar la tarjeta de transporte como título para regular dicho sistema y establecer procedimiento de control. Este préstamo de bicicletas posibilita a los usuarios/as la utilización de estos vehículos para sus desplazamientos urbanos en Granada como complemento a las líneas de transporte público integradas en el ámbito territorial, pensando principalmente en aquellas personas cuyo destino final se encuentra a una distancia considerable de las zonas de parada de estas líneas y para las que el desplazamiento en bicicleta supone un modo de transporte muy atractivo por ser no contaminante y saludable. Funcionalidad que se prevé ampliar durante el ejercicio 2021.

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.

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 para que así lo posibiliten

ACT.1.2.1 Migración de la tarjeta a una nueva tecnología

Se pretende modificar la tecnología actual de las tarjetas de los consorcios de transporte a una nueva tecnología más eficiente y con mayor flexibilidad en cuanto a la variedad de tarifas y personalización.

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 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad

Establecer paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

ACT.1.3.1 Establecer paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

Se habilita la posibilidad de solicitar a demanda la parada del autobús en horario nocturno y en zonas despobladas con el fin de mejorar la percepción y seguridad de los usuarios de transporte y en particular de las mujeres usuarias





**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, el 21 de enero de 2009 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 regulares permanente de viajeros por carretera de uso general, en la que se delegaron competencias en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén (BOJA nº 39 de 26 de febrero de 2009).

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

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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano de Jaén con la potenciación del transporte público colectivo de los distintos modos de transporte (metropolitano y urbano) peatonal y la bicicleta, para disminuir la participación del vehículo privado en el reparto modal.

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 respecto al total del Presupuesto de Gastos.



- * El Capítulo I incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla así como las cargas sociales.
- * En el Capítulo II se incluyen los gastos destinados a cubrir el funcionamiento de la sede del Consorcio, el mantenimiento y conservación preventiva de marquesinas y lugares de parada, los gastos del Centro de atención al usuario y el servicio de recaudación por la venta de tarjeta.
- * En el Capítulo III se recoge la provisión de gastos financieros.
- * El Capítulo IV recoge el crédito destinado al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.
- * El Capítulo VI incluye las inversiones a realizar tanto en infraestructura como en el sistema de información.
- * El Capítulo IX incluye el crédito destinado a la amortización del Préstamo derivado del Mecanismo Extraordinario de Pago a Proveedores.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	269.631	13,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	106.929	5,3
3 GASTOS FINANCIEROS	449	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.558.600	77,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	1.935.609	95,6
6 INVERSIONES REALES	87.500	4,4
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	87.500	4,4
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.023.109	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.023.109	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El Capítulo IV. Transferencias Corrientes representa el mayor porcentaje de las operaciones corrientes.

Incluye como partida más importe "470 A EMPRESAS PRIVADAS" destinada a la compensación por la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- * Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria del Tranvía de Jaén.
- * Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.
- * Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración
- * Previsión de impacto en la demanda de usuarios del transporte público relacionada con el COVID-19.



6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transporte.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.023.109	100,0
TOTAL	2.023.109	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

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

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está conformado por los municipios de Jaén, Fuerte del Rey, La Guardia de Jaén, Mengíbar, Torredelcampo, Los Villares, Villatorres, Jamilena, Martos, Torredonjimeno, Mancha Real, Pegalajar, la Diputación Provincial de Jaén y la Comunidad Autónoma de Andalucía, lo que unido a los 15 municipios adheridos mediante convenio al Sistema Tarifario Integrado resulta que el ámbito territorial del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está actualmente compuesto por un total de 27 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén con un total de 276.458 de residentes, lo que supone un 43,64% de la provincia de Jaén.

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

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

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

- * Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén: 50.373 a cierre de 2019.
- * Viajes totales gestionados (autobús metropolitano + viajes en urbano con tarjeta Consorcio) 1.330.230 a



cierre de 2019.

Por todo lo anterior, siendo el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén la única administración de gestión del transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Jaén, en las que participan en la gestión y coordinación de los servicios urbanos e interurbanos las entidades locales y con un equipo técnico reducido, se hace necesario seguir incrementando y potenciando su actividad.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso 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.
- * 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

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

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

- * **Incremento de la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano en el área metropolitana de Jaén.**

Como objetivos en sus actuaciones para 2021 destacan:

- Aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario.
- Fomentar el uso de la tarjeta del Consorcio 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. La migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, dará soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la



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

- * **Mantenimiento y mejora de los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.**
- * **Continuidad de conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público** colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, **así como su accesibilidad mediante el diseño y construcción de obras de accesibilidad** a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas.
- * **Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria del Tranvía de Jaén.**

OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género

El género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

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

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas de las mujeres de nuestro estudio, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa - trabajo; casa - ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

ACT.1.2.1 Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

Actuaciones especialmente enfocadas a los servicios de última hora, nocturnos y trayectos más apartados de las vías convencionales, para dotar de mayor seguridad en los desplazamientos a las personas usuarias del transporte público y en especial a las mujeres, implantando a partir de 2021 paradas a la demanda y adecuando la iluminación de lugares de parada que atiendan servicios nocturnos o en zonas con baja densidad de población.



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga fue constituido el 18 de septiembre de 2003 con arreglo a la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación Municipal de Andalucía, adaptó sus vigentes Estatutos por Acuerdo de 30 de julio de 2019 del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (BOJA núm. 149, de 05/08/2019), al amparo de lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Las competencias en transportes de viajeros dentro del territorio andaluz son asumidas por la Comunidad en virtud del Estatuto de Autonomía de Andalucía (Ley Orgánica 2/2007 de 19 de marzo), cuyas competencias se han materializado en el siguiente marco normativo::

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, donde se expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Acuerdo de 19 de febrero 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para las Sostenibilidad del Transporte de Andalucía.

Decreto 9/2014, de 21 de enero, por el que se aprueba el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Decreto 119/2014, de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

Acuerdo de 22 de enero de 2013 por el que se aprueba la formulación del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible”, antecedente del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, impulsado por la Dirección General de Movilidad, en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, e encuentra en su última fase de elaboración, siendo previsible su aprobación tras la correspondiente información pública e información ciudadana en el año 2021.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, impulsado por la Dirección General de Movilidad, en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, persigue impulsar un nuevo modelo de movilidad, más sostenible, apoyado en las nuevas tecnologías, fundamentado en una evaluación social rigurosa de las inversiones a realizar y considerando las especificidades del área metropolitana de Málaga. Dicho Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se encuentra en su última fase de elaboración, siendo previsible su aprobación tras la correspondiente información pública e información ciudadana en el año 2021.

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

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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el área de Málaga

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 en el área de Málaga

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Capítulo 1 contempla los gastos de la plantilla de personal completa para el ejercicio 2021.

En el Capítulo 2 se incluyen los conceptos de servicios exteriores que incluye aquellos gastos de estructura que, aun siendo necesarios para el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transportes, no están directamente asociados a los servicios de transporte; como son el mantenimiento correctivo y conservación de marquesinas, postes y ventanas, teléfono de atención al usuario (Call-Center Andaluz) y los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos, etc.

En el Capítulo 4 se incluyen los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a los operadores que prestan los servicios de transporte público de viajeros. Asimismo se contemplan las compensaciones a RENFE operadora por el uso de la tarjeta, y los gastos originados por el mantenimiento, implantación de mejoras y nuevos servicios de transporte. Incluye, asimismo, las aportaciones a las empresas privadas para el fomento de transporte público

En el Capítulo 6 se contemplan las inversiones a realizar en el 2021.



Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	645.747	5,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	842.367	7,3
3 GASTOS FINANCIEROS	50	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	9.887.856	86,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	11.376.020	98,9
6 INVERSIONES REALES	128.053	1,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	128.053	1,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	11.504.073	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	11.504.073	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte representa el gastos má importante en el Presupuesto.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

El Plan de Movilidad Sostenible o Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se encuentra en su última fase de elaboración, siendo previsible su aprobación tras la correspondiente información pública e información ciudadana en el año 2021.

Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario en el área metropolitana de Málaga.

Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración en el ámbito metropolitano del área de Málaga

Previsión de impacto en la demanda relacionada con el COVID-19 en el área de Málaga

Experiencia piloto para la virtualización de la tarjeta de transportes en rutas del principal operador del área que permita el pago con el móvil e implantación de esta nueva funcionalidad en la app Consorcio Málaga, con el objetivo de minimizar la utilización del dinero en metálico, para adaptarnos a la nueva normalidad tras la pandemia.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga está comprendido dentro de



la clasificación funcional 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transporte.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	11.504.073	100,0
TOTAL	11.504.073	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, constituye una entidad de Derecho Público de carácter asociativo, adscrito a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio y tesorería propios, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica como requiera la realización de sus fines. Todas las actuaciones del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga en consecuencia estarán determinadas conforme a la normativa en vigor de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga forma parte de la Red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía en virtud del Convenio de colaboración suscrito entre los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, de 2 de junio de 2010.

Los Municipios de Málaga, Mijas, Benalmádena, Rincón de la Victoria, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Cártama, Pizarra, Almogía, Colmenar, Casabermeja, Torremolinos, Totalán, la Provincia de Málaga y la Comunidad Autónoma de Andalucía, conforman el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

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

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

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. 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.

Del grado de madurez e implantación ciudadana del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo, dan significativa cuenta los siguientes datos:

Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga: 393.375 a cierre de 2019.

Viajes totales gestionados a cierre de 2019 del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga: 13.926.113.

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga basado en:

Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano en el Área de Málaga (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 del Área de Málaga, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.

Equipo de personas muy técnico y reducido en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el área de Málaga

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

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el área metropolitana de Málaga 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 en el área de Málaga

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 en el área metropolitana de Málaga.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros en el área metropolitana de Málaga 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 el área metropolitana de Málaga

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 del área de Málaga. Como objetivos en sus actuaciones para 2021 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Málaga, fomentar el uso de la tarjeta del Consorcio 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 en el área metropolitana de Málaga 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 del área de Málaga, así como su accesibilidad.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte del área metropolitana de Málaga.
- En el año 2021, 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..

OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad en el área de Málaga

Para el ejercicio 2021 el género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana del área de Málaga. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados



relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

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

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas de las mujeres de nuestro estudio, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa – trabajo; casa – ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

ACT.1.2.1 Establecer paradas de demanda con posibilidad de horario nocturno en el área de Málaga

Teniendo en cuenta que las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día. La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici, estableciendo paradas nocturnas a demanda atenuaría el miedo e inseguridad que se manifiestan actualmente.



**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

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".

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

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. En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, se recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

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 2021 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 una previsión de gratificación para las funciones de Secretaría General, así como de representación y defensa en juicio, una vez que dichas funciones ya no son ejercidas por funcionario de la Diputación Provincial en régimen de acumulación; las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social y al régimen de prevención de riesgos laborales del personal, que experimentan un incremento como consecuencia de los servicios adicionados por el covid-19.

CAPITULO II, BIENES CORRIENTES Y SERVICIOS.

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

En relación a las dotaciones para atender gastos corrientes de funcionamiento del Consorcio, se mantiene la misma línea de contención del gasto corriente operativo de ejercicios anteriores, recogándose 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, que experimentan un descenso con respecto al año anterior en paralelo con los ingresos derivados de la citada red.
- c) Suministro de tarjetas de transporte. En esta aplicación se ha recogido la previsión de compra de nuevas tarjetas derivadas del proceso de migración de los Consorcios de Transporte de Andalucía a una nueva tecnología sin contacto.
- d) Reparaciones, conservación y mantenimiento:
 - " Mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento de paradas y aparcabicicletas.
 - " Maquinaria, instalaciones y utillaje (aire acondicionado, elevador, extintores, fotocopiadoras, fax, SAI, alarma, sistema contra incendios, centro de proceso de datos, etc.).

CAPITULO III, GASTOS FINANCIEROS.

Se reduce con respecto a la cifra del año anterior, salvo 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 85% 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 Guadaíra, La Rinconada y Mairena del Alcor.
- b) Aportaciones al Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga en concepto de operaciones de interoperabilidad de la tarjeta de transporte y su uso como medio de pago en los servicios de cercanías de RENFE.
- b) Mjedoras 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) Finalización del proceso de renovación de los equipos de cancelación embarcados en la flota urbana de la capital y de Metro integradas en el ámbito del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, a efectos de continuar con el proyecto de migración del soporte de la tarjeta de transporte actual a una nueva tecnología sin contacto en todas las Áreas Metropolitanas de Andalucía
- c) Reposición de mobiliario y equipamiento informático en la sede del Consorcio.
- d) Necesidades de equipamiento de paradas.
- e) Necesidades de inversiones de carácter inmaterial (renovación de licencias de software y dominios).

CAPITULO IX, PASIVOS FINANCIEROS

Recoge el importe destinado a la amortización del préstamo derivado del Mecanismo de Pago Extraordinario a Proveedores de 2012



Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	688.014	2,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.555.805	5,1
3 GASTOS FINANCIEROS	150.000	0,5
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	25.973.053	85,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	28.366.872	93,0
6 INVERSIONES REALES	2.166.982	7,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	2.166.982	7,0
OPERACIONES NO FINANCIERAS	30.533.854	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	30.533.854	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:

- * Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.
- * Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración.
- * Previsión del impacto en la demanda relacionada con el COVID-19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Movilidad, Infraestructuras viarias y Transportes

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.

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. doba y Jaén. Éstas aglutinan a más de cinco millones de habitantes y en su territorio se genera casi el 70% del PIB.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	30.533.854	100,0
TOTAL	30.533.854	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla es una entidad de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

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

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 la figura de los Consorcios de Transporte constituidos en cada una de los ámbitos metropolitanos de cada provincia. 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.

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.

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



900.000 tarjetas en uso, con un porcentaje de penetración del orden del 75% del total de títulos, lo que confirma que su tarjeta de transporte sigue siendo el título prioritario en el Área de Sevilla. Y como ventaja asociada a dicho título, hay que añadir que el Consorcio de Transporte de Sevilla, al igual que otros Consorcios de Transporte de Andalucía, tiene en funcionamiento un servicio de bicicleta pública conocido como Servicio Bus+Bici, que prima a los usuarios de la tarjeta de transporte del Consorcio con la posibilidad de disponer diariamente de una bicicleta gratuita para sus desplazamientos en Sevilla, con un parque total de 180 bicicletas, a disposición de los 9.964 usuarios inscritos, que han contabilizado a lo largo del año 2019 un total de 23.546 usos de estas bicicletas.

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

Adicionalmente, en 2010 se creó 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, presidido por la persona titular de la Presidencia de los Consorcios (actualmente, Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio).

Del grado de madurez e implantación ciudadana del Consorcio de Transporte de Sevilla como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en la aglomeración metropolitana de Sevilla: entorno al 90% del total de la provincia.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 872.000 a cierre de 2019.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2019 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta del Consorcio+ viajes en metro de Sevilla): 28,5 millones de viajes/año.

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula del Consorcio 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 muy tecnificado y reducido.

En consecuencia, se hace necesario seguir incrementando y potenciando la actividad del Consorcio de Transporte de Sevilla.

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 los que se encuentra el Plan de Transporte de Movilidad Sostenible en la aglomeración urbana de Sevilla.
- 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 transporte en los diferentes modos de 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 Guadaíra.
 - 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.

OO.1.2 PLANIFICAR PARADAS BAJO LA PERSPECTIVA DE GENERO:Seguridad e intermodalidad

Establecer paradas a la demanda con posibilidad en horario nocturno y zonas despobladas.

ACT.1.2.1 Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.

Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.



**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 de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.

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

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.

Dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar las sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

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 2021, que sufre un cambio respecto al ejercicio anterior, al desaparecer la figura de los Habilitados Nacionales (Secretario, Interventor y Tesorero), tras la integración en el sistema presupuestario, contable y de Tesorería de la Junta de Andalucía. Además de la incorporación a tiempo completo de la auxiliar de atención al usuario y el devengo de un trienio de antigüedad por el personal del Consorcio. 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 y en la flota de autobuses interurbanos y urbanos, así como las inversiones en la propia sede del Consorcio.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	248.205	12,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	198.825	9,8
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.548.042	76,2
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	1.995.172	98,2
6 INVERSIONES REALES	36.875	1,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	
Operaciones de Capital	37.500	1,8
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.032.672	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.032.672	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente más 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, partida (470.00).

También las partidas más significativas se encuentran en el capítulo 2, siendo las más destacadas el mantenimiento preventivo de marquesinas y postes de paradas (partida 219.00), el mantenimiento de primer nivel del Nodo de explotación de Red (NER) de la Red de Consorcios, encomendada a este Consorcio y el Centro de Atención al Usuario (ambas en la partida 227.06) y la partida correspondiente a Servicio de Recaudación de ingresos procedentes de la Red de Ventas (partida 227.14).



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Colaboración con la Dirección General de Movilidad en la definición de las estrategias de transporte y movilidad sostenible en el área metropolitana del Campo de Gibraltar, a partir de las actuaciones que se deduzcan del Plan de Transporte Metropolitano que se encuentra en fase de diagnóstico actualmente, con especial atención a la incidencia que pueda tener una posible salida del Reino Unido de la UE en la movilidad de la frontera con Gibraltar.
- Integración tarifaria de los transportes urbanos de Algeciras y de Los Barrios, uniéndose con ello a La Línea y a San Roque, fomentando el uso de la tarjeta de transporte del Consorcio en los transportes urbanos y el trasbordo a otros modos.
- Migración de la tarjeta de transportes, de los sistemas y del hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad.
- Mejora del control del sistema de transportes, de la información al usuario y de la calidad en los servicios de transporte.
- Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y la mayor penetración, debido a la integración de los transportes urbanos, lo cual conlleva mayor recaudación, pero al mismo tiempo un incremento en la compensación al operador.
- Previsión del impacto en la demanda relacionada con el COVID-19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Funcional 51B (Movilidad, Infraestructuras viarias y Transporte)

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.032.672	100,0
TOTAL	2.032.672	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar es una Entidad de Derecho Público y carácter asociativo, sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad como requiera la realización de sus fines.

El Consorcio se creó mediante Convenio Fundacional suscrito el 28 de julio de 2005 por la Junta de Andalucía, a través de la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes (actualmente Consejería de Fomento,



Infraestructuras y Ordenación del Territorio), la Excm. Diputación Provincial de Cádiz y los Ayuntamientos que forman la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar: Algeciras, La Línea de la Concepción, San Roque, Los Barrios, Tarifa, Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera. Con posterioridad se unió municipio de reciente creación, San Martín del Tesorillo.

Su ámbito territorial está constituido por la suma de los ámbitos de los citados municipios, lo que conlleva una población de derecho de 270.879 habitantes, de conformidad con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE 2018).

El marco legal y normativo del Consorcio está recogido en sus Estatutos, modificados por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de fecha 29 de julio de 2019, para su adaptación a las Leyes 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, y a la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público, y publicados en BOJA (num.149 de 5 de agosto de 2019). Con su aprobación se produce la adscripción de los Consorcios de Transporte de Andalucía a la Administración de la Junta.

Su objeto se define en el artículo 3º de los Estatutos, y lo constituye la articulación de la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte, en el ámbito territorial de las Entidades Consorciadas.

Entre sus competencias destacan aquellas relativas a la aprobación inicial, gestión y propuesta de modificación del Plan de Transporte Metropolitano, la ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano, el establecimiento del marco tarifario para la prestación del servicio dentro de su ámbito territorial, así como la promoción de la imagen unificada del sistema de transportes del Área Metropolitana y del transporte público.

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 su creación, el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar ha contribuido a la mejora significativa del transporte público en el área metropolitana y en aquellos municipios que cuentan con transporte urbano ya integrado tarifariamente. Los últimos datos, a fecha de cierre del ejercicio 2019, así lo demuestran, con 40.784 tarjetas operativas y 1.363.411 de viajes totales gestionados por el Consorcio del Campo de Gibraltar.

Asimismo es de destacar el incremento en la oferta de transporte, gracias a las mejoras de servicios que se realizan respecto a los previstos en las concesiones, que hacen del Consorcio un elemento de cohesión, ya que contribuye a mejorar la comunicación de los pueblos y núcleos más alejados con los municipios del Arco de la Bahía de Algeciras.

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, ya que 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.



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 del Plan de Transporte y de Movilidad Sostenible en el ámbito del Campo de Gibraltar, que actualmente se encuentra en fase de diagnóstico y análisis de la situación.
2. Colaboración con la Dirección General de Movilidad en el análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de Servicios Regulares de Transporte de Viajeros de uso general por carretera, analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.
3. Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se realizarán encuestas de satisfacción de las personas usuarias del transporte público.

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

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo en el ejercicio 2021, serán:

-Incremento de la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano en el área del Campo de Gibraltar. Como objetivos de estas actuaciones para 2021 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo, con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por el menor coste al usuario; 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.

-Mantenimiento y mejora de los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios con la compensación por menor recaudación a los operadores de transporte.



-Continuidad en la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad y su mantenimiento.

-Actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano, centrándose en la culminación de la integración tarifaria del transporte urbano de todos los municipios del Campo de Gibraltar que cuenten con transporte urbano, permitiendo el uso de la tarjeta de familia numerosa (título del que carecen los transportes urbanos).

-Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte, principalmente con el estudio de las obras del Cruce de Taraguillas en San Roque.

-Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y co-modalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.

-Fomento de los 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, potenciando el Servicio BUS + BICI en los distintos municipios de la comarca del Campo de Gibraltar.

OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad

Para el ejercicio 2021 el género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

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

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas de las mujeres de nuestro estudio, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa - trabajo; casa - ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.



ACT.1.2.1 Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

Actuación especialmente enfocada a los servicios de última hora, los nocturnos y los trayectos más apartados de las vías convencionales para dotar de mayor seguridad en los desplazamientos a las personas usuarias del transporte público y en especial a las mujeres, posibilitando la parada a la demanda y adecuando la iluminación de marquesinas y paradas en zonas de menor densidad de población.



**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 dictó Orden de 10 de marzo de 2004, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, Boja nº55, de 19 de marzo de 2004, por la que se atribuyen competencias al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

1.2 Estructura de la sección

En el caso concreto del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en virtud de la Orden de 13 de diciembre de 2005, la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Boja nº 251, de 28 de diciembre de 2005) le atribuye competencias, en materia de transporte marítimo, en orden al establecimiento de un servicio marítimo regular de viajeros en el interior de la Bahía de Cádiz, pudiendo suscribir a tal efecto los contratos y convenios con personas físicas o jurídicas que sean precisos para disponer de las embarcaciones necesarias para la gestión del servicio.

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

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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

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 del gasto contemplado para la anualidad 2021, se ha visto incrementado en lo relativo a actuaciones de transportes, como puede verse según el presupuesto que se detalla en cuadro adjunto.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	787.815	8,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	794.140	8,2
3 GASTOS FINANCIEROS	5.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	7.744.897	80,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	9.331.852	96,9
6 INVERSIONES REALES	302.300	3,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	302.300	3,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	9.634.152	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	9.634.152	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Capítulo I: No se ha visto aumentado dado que la plantilla sigue igual que la del 2020.

Capítulo II: Se ha visto aumentado este capítulo por contemplarse el crédito necesario para un nuevo contrato de mantenimiento de embarcaciones y terminales pertenecientes al servicio marítimo.

Sigue destacando en este capítulo el crédito correspondiente a los servicios de atención al usuario y recaudación de la red de ventas.

Capítulo IV: Este capítulo contempla los servicios de mejoras de transportes, así como las compensaciones a los operadores en modo barco, autobús urbano e interurbano, tren, y tren tranvía.

Capítulo VI: En este capítulo ha sido aumentado al contemplarse nuevos proyectos tales como el Centro de Proceso de Datos (CPD) de transportes de los Consorcios Andaluces, y la renovación e implementación de mejoras en las instalaciones de servicio marítimo.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- o Integración tarifaria del Tren de la Bahía de Cádiz.
- o Integración tarifaria de los servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Cádiz.



- o Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.
- o Adecuación de terminales marítimas y de los catamaranes a las nuevas exigencias de Capitanía Marítima.
- o Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración.
- o Previsión de impacto en la demanda relacionada con el COVID-19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	9.634.152	100,0
TOTAL	9.634.152	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.

Con su creación, se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en diversos modos de transportes de Andalucía.

En el caso del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, cabe destacar que una de las aportaciones más importantes desde junio de 2006, ha sido la implantación, y consolidación de un modo marítimo de transportes como sistema pionero en Andalucía integrado completamente en la red de transporte público metropolitano. Del mismo modo, se prevé la próxima puesta en marcha del Tren Tram de la Bahía de Cádiz, y la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario de este Consorcio, con la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz.



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:

- " Tarjetas operativas del Consorcio de la Bahía de Cádiz al cierre del ejercicio 2019:185.618 tarjetas de transportes.
- " Viajeros totales gestionados a cierre de 2019 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 5.213.053.

Por todo lo anteriormente expuesto, podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado, y en:

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

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad 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.

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 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.
- " 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.
- " Realización de encuestas de calidad subjetiva a usuarios de transporte en el área del Consorcio de Transporte de la Bahía de Cádiz, según cronología establecida al respecto



(trimestrales/semestrales).

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, con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario; 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.

" 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. Las principales líneas de trabajo en 2021 se centrarán en este Consorcio con la integración del Tren Tran de la Bahía de Cádiz, así como con la integración de los servicios de Cercanías RENFE.

" Diseño y construcción de obras de accesibilidad en las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas, estando previstas en el Área de la Bahía de Cádiz en los municipios de Cádiz capital y San Fernando.

" Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.

" Actuaciones de mejoras en las infraestructuras asociadas a las Terminales Marítimas gestionadas por este Consorcio, como el proyecto de instalación de un segundo pantalán de atraque en la Terminal Marítima del Puerto de Santa María.

" Adecuación de los catamaranes, instalaciones y utillaje para dar cumplimiento de los requerimientos de Capitanía Marítima y para introducir mejoras de adecuación que permitan alargar la vida útil de las embarcaciones.

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

" En el año 2021, 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. Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano.



OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad

Se propone esta objetivo dado que el género es un elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día.

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

ACT.1.2.1 Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

El viajero podrá reservar vía web/telefónica, con previa solicitud, las paradas alternativas que le acerquen a su destino.