



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
SEVILLA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, fue creado en el año 2001, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial de Sevilla y los Ayuntamientos de Sevilla, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaira, Mairena del Aljarafe, La Rinconada, Camas, Coria del Río, San Juan de Aznalfarache, Tomares, Castilleja de la Cuesta, La Algaba, Puebla del Río, Gines, Bormujos, Santiponce, Valencina de la Concepción, Gelves, Espartinas, Palomares del Río, Salteras, Almensilla y Castilleja de Guzmán. Por acuerdo del Consejo de Administración de 5 de diciembre de 2007 se incorporaron de pleno derecho los Ayuntamientos de Albaida del Aljarafe, Alcalá del Río, Bollullos de la Mitación, Benacazón, Brenes, Carmona, El Viso del Alcor, Gerena, Guillena, Isla Mayor, Los Palacios y Villafranca, Mairena del Alcor, Olivares, Sanlúcar la Mayor, Umbrete y Villanueva del Ariscal. Y en virtud de otro posterior, de 18 de junio de 2010, se incorporaron los de Aznalcázar, Aznalcóllar, Carrión de los Céspedes, Castilleja del Campo, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa, por lo que en la actualidad lo conforman 45 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.

En el BOJA número 149 de fecha 5 de agosto de 2019 se publicó Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, 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 el art. 4.1 de sus Estatutos, el Consorcio tiene competencias en las siguientes materias:

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

1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2, apartado 3, determina que queda adscrito a la Consejería "l) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla". El artículo 10.3. señala que "se adscriben a la



Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

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

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

Dicho Plan, que se encuentra pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

El sistema de transporte público en Andalucía tiene como objetivo garantizar la movilidad de los ciudadanos andaluces mediante una red de transporte moderna, multimodal, segura, eficaz y respetuosa con el medio ambiente. Uno de los pilares básicos de este sistema es el transporte público metropolitano.

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

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Las previsiones de gastos para 2023 se concretan en los siguientes capítulos:

Capítulo I: gastos de personal.

En este capítulo se recogen:

Las retribuciones del Director Gerente y personal de alta dirección.

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

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

Capítulo II: bienes corrientes y servicios..

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



En relación a las dotaciones para atender gastos corrientes de funcionamiento del Consorcio, se mantiene la misma línea de contención del gasto corriente operativo de ejercicios anteriores, recogiendo, no obstante, el incremento de los costes de gestión de la red de ventas (acorde con la mayor estimación de demanda y uso de la tarjeta sin contactos). Pueden destacarse las siguientes dotaciones principales:

- a) Trabajos realizados por otras empresas que comprenden básicamente los servicios de información al usuario:
 - Número único de información al usuario.
 - Oficinas presenciales de información al usuario.
- b) Servicios de gestión de la red de venta y recarga de tarjetas, que experimentan un descenso con respecto al año anterior en paralelo con los ingresos derivados de la citada red.
- c) Suministro de tarjetas de transporte. En esta aplicación se ha recogido la previsión de compra de nuevas tarjetas derivadas del proceso de migración de los Consorcios de Transporte de Andalucía a una nueva tecnología sin contacto.
- d) Reparaciones, conservación y mantenimiento:
 - Mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento de paradas y aparcabicicletas.
 - Maquinaria, instalaciones y utillaje (aire acondicionado, elevador, extintores, fotocopiadoras, fax, SAI, alarma, sistema contra incendios, centro de proceso de datos, etc.).

Capítulo III: gastos financieros.

Se reduce con respecto a la cifra del año anterior, por la cancelación efectiva de los pasivos financieros en relación al mecanismo extraordinario de pago a proveedores (MEPP) 2012.

Capítulo IV: Transferencias en bienes corrientes.

Este capítulo recoge las siguientes dotaciones:

- a) Previsiones de compensaciones previstas en los contratos-programa suscritos por la utilización de la tarjeta de transporte a los concesionarios de los servicios metropolitanos, a Metro de Sevilla, S.A., y a Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M., y el resto de concesionarios de los servicios de transporte urbano de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaira, La Rinconada y Mairena del Alcor.
- b) Aportaciones al Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga en concepto de operaciones de interoperabilidad de la tarjeta de transporte y su uso como medio de pago en los servicios de cercanías de RENFE.
- c) Mejoras de servicios adicionales a los previstos en las concesiones.

Capítulo VI: inversiones reales

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

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



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	717.522	2,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.544.655	4,4
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	30.821.907	88,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	33.094.084	95,1
6 INVERSIONES REALES	1.687.590	4,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	1.687.590	4,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	34.781.674	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	34.781.674	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, constituyendo el volumen de gasto más significativo del presupuesto en su conjunto, destacan las liquidaciones mensuales a los operadores que prestan los diferentes servicios de transporte, cuya financiación es asumida en exclusiva por la Administración Pública que tenga cedidas las competencias sobre los referidos servicios, en nuestro caso, la Junta de Andalucía.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- * Adecuación presupuestaria a una mayor demanda una vez recuperados y superados en algunos meses los niveles de movilidad anteriores a la pandemia, por lo que se realiza el presupuesto con una estimación de demanda de transporte público ligeramente por encima de los datos anteriores a la pandemia (2019); lo que unido a la revisión tarifaria que proceda legalmente, supone un crecimiento del 18,69 de la partida de compensaciones a operadores respecto a lo presupuestado en 2022.
- * Mayor porcentaje de uso de la tarjeta frente al billete sencillo propiciado por la puesta en funcionamiento de nuevos títulos bonificados (tarjeta Joven).
- * Implementación de un programa de mejoras para el establecimiento de servicios a demanda en zonas de débil tráfico.
- * Puesta en marcha de un plan de acondicionamiento y mejora de la seguridad en las paradas metropolitanas.
- * Finalización del proceso de migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y hardware asociado, para



dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.

- * Impulso de nuevos proyectos de inversión tecnológica con incidencia directa en el fomento del transporte sostenible.
- * Potenciación de la movilidad eléctrica en el área metropolitana, mediante la instalación de estaciones de recarga de autobuses eléctricos.
- * Actuaciones sobre otros modos de transporte sostenibles y participación en su desarrollo.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa		2023	%
51B	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	34.781.674	100,0
TOTAL		34.781.674	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Tal y como se recoge en la parte expositiva del Acuerdo de 12 de enero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030, en Andalucía el sector del transporte representa una media del 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) y el 47% de las emisiones difusas.

La movilidad en las áreas metropolitanas de Andalucía tiene una división modal sesgada hacia el uso del automóvil, que es la principal fuente de emisiones de efecto invernadero. En la de Sevilla, por ejemplo, alcanza un 53,9%, significativamente por encima de la media nacional (42,2%), lo que normalmente implicaría un peor comportamiento en términos climáticos que el resto de áreas metropolitanas españolas.

En el ámbito de la movilidad los impulsos van dirigidos a "Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente". El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea y va en aumento, debiendo contribuir a esta reducción todo tipo de transportes: por carretera, por ferrocarril, aéreo y por vías navegables. Lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias.

El transporte multimodal necesita un fuerte impulso aumentando así la eficiencia del sistema de transporte. En la escala regional, el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030 (pendiente de aprobación tras el periodo de información pública y consultas) constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía.

En el nuevo marco financiero comunitario (2021-2027), resulta imprescindible orientar las nuevas líneas de actuación en materias relacionadas con la innovación, las infraestructuras verdes, la lucha contra el cambio climático y la descarbonización de la economía, que constituyen las principales preocupaciones de la Unión



Europea en este nuevo periodo. Pero estos objetivos requieren, además de los cambios tecnológicos que permitan una economía de bajo consumo en CO₂, recurrir a líneas de actuación ya conocidas, pero hasta ahora nunca bien implementadas, la reducción de la movilidad obligada, la desincentivación del crecimiento urbano difuso, la potenciación de la movilidad activa y una política clara de fomento del transporte público.

Por otra parte, también cabe destacar las dificultades de ciertos sectores de la población para alcanzar una plena participación en las distintas esferas políticas, económicas y sociales. En ocasiones son las mujeres o residentes en zonas rurales las que se ven más directamente afectadas. En este sentido es importante destacar que la mejora de la movilidad y el transporte de estas personas ayuda a eliminar estas dificultades y es fundamental para evitar la despoblación en ámbitos más alejados de los núcleos principales. Se espera adaptar en la medida de lo posible las infraestructuras y los servicios de transporte a sus necesidades de movilidad, haciéndolos más seguros y facilitándoles su acceso. Con ello, además, se tiende a que la elección de una movilidad eficiente no esté limitada por obstáculos o barreras de diseño u organización de los propios servicios, lo cual se traduce en la necesidad de realizar inversiones en infraestructura y servicios de movilidad, de tal forma que se ofrezca una cobertura territorial suficiente para mantener unas condiciones de vida adecuadas de los ciudadanos.

Por otro lado, la mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5km. 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.

En definitiva, puede concluirse que el objetivo general en materia de movilidad y transporte sostenibles es propiciar un cambio hacia un modelo de movilidad y transporte sostenible bajo tres puntos de vista:

- Social, garantizando la accesibilidad al transporte público a todos los ciudadanos y mejorando la seguridad vial.
- Ambiental, reduciendo emisiones, mejorando la calidad del aire y por tanto la salud de los ciudadanos.
- Económica, optimizando recursos materiales como infraestructuras, material móvil y combustibles, así como no materiales como es la gestión del sistema de transportes.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, participa con la Dirección General de Movilidad y Transportes, órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, de la responsabilidad en la gestión del programa.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad la potenciación del transporte público, mediante actuaciones que posibiliten sistemas de transporte seguros, de calidad, asequibles y accesibles, y las posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte urbano, interurbano y/o metropolitano.

ACT.1.1.1 Refuerzo de los sistemas de información al usuario



A través de esta actuación se persigue acercar y hacer más accesible el transporte público a la ciudadanía mediante la mejora y la potenciación de los canales de información, con el objetivo de captar nuevos usuarios/as desde el vehículo privado. Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Dotación del hardware y software necesario a las oficinas de atención al usuario para realizar encuestas de valoración de la información ofrecida a las personas usuarias.
- Redefinición del portal web del Consorcio para una mejor adaptación tecnológica y accesibilidad de los contenidos a todos los tipos de dispositivos fijos y móviles que pueden tener acceso al portal.
- Realización de encuestas en los puntos de venta para evaluar la calidad del servicio ofrecido en la compra y recarga de tarjetas de transporte.

ACT.1.1.2 Potenciación del uso de la Estación de Autobuses Plaza de Armas

Como infraestructura de referencia en el transporte de la ciudad de Sevilla, las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Mejora de los accesos a la zona de vestíbulo, dársenas y aseos, cuidando especialmente la accesibilidad a personas con movilidad reducida.
- Mejora de la eficiencia energética de la Estación en funcionamiento.
- Realización de encuestas para valorar la calidad percibida por las personas usuarias de los servicios de la Estación.

ACT.1.1.3 Implantación y desarrollo de proyectos de cooperación para innovación tecnológica en el transporte

El desarrollo tecnológico y la innovación son elementos esenciales para los cambios que deben realizarse en el modelo de movilidad. Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Mejora de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte, culminando el proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto más segura, ágil y flexible.
- Inversión en proyectos de innovación tecnológica e investigación y desarrollo para su aplicación al sistema de transporte..

ACT.1.1.4 Mejora de la accesibilidad de las paradas

Mejorar la accesibilidad a las paradas del Área Metropolitana de Sevilla.

ACT.1.1.5 Actuaciones de mejoras e intensificación de servicios

Incremento de servicios e intensificación de expediciones por parte de los concesionarios.

ACT.1.1.6 Incorporación de descuentos adicionales para determinados colectivos

Establecimiento de un sistema tarifario que recoja descuentos o bonificaciones para colectivos desfavorecidos y/o con menor poder adquisitivo, como la introducción de la Tarjeta Joven o Tarjeta de Familia Numerosa.



OO.1.2 Potenciar la movilidad activa

El uso de medios de transporte personal como la bicicleta o el patinete eléctrico, ya sea de manera aislada o combinándolos con el transporte público, dota de sostenibilidad y eficiencia al sistema de transporte.

En relación con la bicicleta, destacar que en el año 2022 se va a dar continuidad a proyectos de integración del modo ciclista como una etapa de la movilidad obligada, de manera que pueda combinarse con los diferentes modos de transporte público. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades.

ACT.1.2.1 Potenciación del servicio BUS+BICI

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

- 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, detectar posibles debilidades y mejorarlas.

OO.1.3 Impulsar la movilidad eléctrica en el área Metropolitana de Sevilla

Fomentar la utilización de vehículos eléctricos en el área Metropolitana.

ACT.1.3.1 Instalación de estaciones de recarga de autobuses eléctricos

Instalación de estaciones de recarga de autobuses eléctricos.

ACT.1.3.2 Instalación de estaciones de recarga de bicicletas y patinetes eléctricos

Instalación de estaciones de recarga para bicicletas y patinetes eléctricos.

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

OO.2.1 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad

Establecimiento/dotación de equipamiento en paradas para mejorar la intermodalidad y la seguridad, como instrumentos tendentes a eliminar barreras de acceso a los medios de transporte que impidan la plena participación de las mujeres en las distintas esferas políticas, económicas y sociales.

ACT.2.1.1 Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.

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

OO.2.2 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética conforme a la perspectiva de género



Mejora de los canales de comunicación que atiendan en igualdad las necesidades de información de hombres y mujeres cubriendo los diferentes rangos de edad y perfil socio-económico.

ACT.2.2.1 Incorporación de campañas de sensibilización en las publicaciones sobre el transporte público

Revisar los contenidos e imágenes que se utilicen en los canales de comunicación (físicos o virtuales) para garantizar un tratamiento igualitario, y promover la sensibilización en relación a la perspectiva de género.

OO.2.3 Implementación de la perspectiva de género en la contratación administrativa

Adopción y actualización de procedimientos a fin de incorporar la perspectiva de género en la contratación administrativa.

ACT.2.3.1 Actualización de cláusulas contractuales incorporando la perspectiva de género

Actualización de las cláusulas contractuales para recoger explícitamente medidas tendentes a incorporar la perspectiva de género en la contratación.