



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

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

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.

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.

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

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, habiéndose emitido los informes de impacto de la salud, y ambiental estratégico, apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y



atmosférica.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y vivienda también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, que actualmente se encuentra en fase de consultas de su borrador y cerrando en paralelo la versión preliminar pendiente de aprobación y exposición pública, y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Cádiz.

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

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el Sistema de Transporte Metropolitano

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El presupuesto del gasto contemplado para la anualidad 2023, destaca por los gastos consignados en lo relativo a transferencias corrientes con destino a empresas de transporte, así como en lo referido a inversiones asociadas al sistema de transporte existente, como puede verse según presupuesto que se detalla en cuadro adjunto.



Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	839.850	6,4
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.273.322	9,7
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	7.341.766	55,7
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	9.454.938	71,8
6 INVERSIONES REALES	3.716.986	28,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	3.716.986	28,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	13.171.924	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	13.171.924	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Capítulo I: No ha experimentado incremento en la plantilla con respecto a la anualidad anterior, manteniéndose la misma existente y ajustándose los créditos al reconocimiento de nuevos complementos de antigüedad.

Capítulo II: Como créditos destacables, podemos decir que se mantiene el crédito necesario para los contratos de mantenimiento de embarcaciones que prestan el Servicio Marítimo en el ámbito de este Consorcio, así como de mantenimiento de las Terminales Marítimas asociadas a este servicio.

Por otra parte, sigue destacando en este capítulo el importe del crédito correspondiente a los servicios de atención al usuario y recaudación de la red de ventas, habiéndose visto variado el importe de este último, al contemplarse nuevas prestaciones de servicios en la adjudicación de un nuevo contrato en 2023.

Capítulo IV: Este capítulo mantiene su crédito con respecto a la anualidad anterior. Contempla las compensaciones tarifarias a los operadores en modo barco, autobús urbano e interurbano, estimando una recuperación de movilidad y atención de la demanda prevista del 90%, sobre la afectada por la crisis sanitaria de la COVID-19. No ha habido incremento del crédito en el capítulo, y el mismo debe atender el crédito necesario para futura la puesta en funcionamiento de la integración tarifaria durante toda la anualidad 2023 de dos nuevos modos de transporte, Cercanías núcleo de Cádiz y Tranvía de la Bahía de Cádiz, cuyo crédito no se contemplaba en el capítulo IV en la anualidad 2022, ni se hará en 2023, así como otros créditos necesarios para compensaciones en concepto de mejoras de servicio y restablecimiento de equilibrio económico en concesiones afectadas por la puesta en servicio del Tranvía de la Bahía de Cádiz. Lo anterior supone que podrán existir problemas para atender las obligaciones que se generen.

Capítulo VI: Este capítulo ha variado con respecto a la anualidad anterior, fundamentalmente por la inclusión del crédito necesario para la tramitación del expediente de contratación consistente en el suministro de nuevas embarcaciones, para la prestación del Servicio Marítimo, ya que es necesario acometer a la mayor urgencia un plan de renovación de las embarcaciones existentes, que garantice tanto la continuidad de este servicio público de transporte, como la adecuada prestación del mismo con la calidad, eficiencia, confort y sostenibilidad necesaria.

Por otra parte, se contemplan los créditos necesarios para las inversiones relacionadas con ejecución de nuevas paradas de transporte, postes de parada, paneles terminales marítimas, mejora instalaciones salas de embarque terminal marítima de Cádiz, software y renovación solución bicicletas automatizadas.



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

-Recuperación de la demanda cercana a la normalidad del periodo pre-covid (2019), estimándose una demanda de transporte público de un 90% a la anterior a la pandemia, una vez finalizadas las restricciones a la movilidad impuestas por la crisis sanitaria. Si la recuperación final fuera del 100%, no existiría adecuación presupuestaria en el Capítulo IV del Presupuesto de Gastos para atender la misma.

-Incorporación durante toda la anualidad de 2023, de dos nuevos modos de transporte integrados tarifariamente en el Consorcio: Servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Cádiz, que se ha iniciado en junio de 2022, y Tranvía de la Bahía de Cádiz aún pendiente de su puesta en marcha.

-Mayor uso de la tarjeta de transporte frente al billete sencillo, como consecuencia de la recuperación de la demanda, la integración tarifaria de nuevos modos de transporte y la puesta en servicio de nuevos títulos personalizados (tarjeta joven).

-Inversión en suministro de nuevas embarcaciones para la prestación del servicio marítimo del transporte regular de viajeros, en el ámbito de este Consorcio, al objeto de renovación de la flota metropolitana de transporte marítimo.

-Adjudicación de nuevo contrato de explotación y gestión de la red de ventas de títulos de transporte de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, que incorpora la prestación de nuevos servicios y funcionalidades.

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 Transportes.

Programa	2023	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	13.171.924	100,0
TOTAL	13.171.924	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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

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

Al ser el transporte regular de viajeros de uso general, un sistema en el que no se puede dar libre competencia (al igual que las emisoras de TDT o radio), y según indica el art. 70 de la LOTT (BOE 31/07/1987): "La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la



cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos". Y para ello (artículo 71) "La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará, como regla general, por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su prestación."

Corresponde por tanto a la Administración, y al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en lo que se refiere a las competencias que se le han sido atribuidas, la realización de sus funciones en relaciones a los contratos de concesión de transporte público regular de uso general por carretera, cuyos tráficó discurren por su ámbito, entre los que se encuentran: creación, modificación y supresión de líneas y servicios, determinación de lugar de parada, el establecimiento del régimen tarifario a aplicar al público, y la determinación y abono por el Consorcio de las compensaciones que, en su caso, haya de percibir el concesionario en función del título concesional.

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

El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, es una entidad de derecho público de carácter asociativo, adscrito a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

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

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

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

En el caso del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, cabe destacar que una de las aportaciones más importantes desde junio de 2006, ha sido la implantación y consolidación de un modo marítimo de transportes como sistema pionero en Andalucía, integrado completamente en la red de transporte público metropolitano. Igualmente, en esta anualidad, debe destacarse la integración de los servicios del núcleo de RENFE Cercanías de Cádiz en el Sistema Tarifario de este Consorcio desde junio de 2022. En este escenario final de integración tarifaria, un usuario podrá acceder directamente a un tren del núcleo de cercanías de Cádiz, con la tarjeta de transporte de cualquier Consorcio de Transporte de Andalucía, descontándosele del saldo de la tarjeta, el importe del viaje que transcurre entre la estación origen y la estación destino de su viaje, lo que fomentará el uso del transporte público colectivo en los servicios de Cercanías de Renfe Viajeros como uno de los modos de resolver de forma eficaz, racional y sostenible las necesidades de movilidad en el Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz. La tarificación aplicada en RENFE Cercanías, será la misma que se aplica al resto del ámbito de actuación del Consorcio, por lo que el usuario pagará lo mismo para desplazarse de un punto de origen a un punto de destino, con independencia del modo de transporte que utilice para realizar su viaje. Del mismo modo, en el último trimestre de 2022, se prevé la puesta en marcha del Tranvía de la Bahía de Cádiz.



Por otra parte, las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 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.

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

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

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía, como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, vienen dando cuenta significativa los datos de movilidad alcanzados hasta el cierre de 2019, etapa previa la crisis sanitaria de la Covid-19. Los referidos a 2020, se vieron directamente influenciados por los estados de alarma decretados en marzo y octubre de 2020, mediante los que las autoridades sanitarias entre otras medidas, establecieron limitaciones a la movilidad en la población, y se definieron niveles de alerta sanitaria en cada distrito sanitario y municipio, incluso con cierres perimetrales de municipios para toda su población salvo entradas y salidas con causas justificadas, lo que produjo una significativa reducción del número de viajeros en los modos de transporte metropolitanos que se gestionan por esta Administración.

Por su parte, en relación a la anualidad 2021, los datos principales al cierre, que evidencian el comienzo de una cierta recuperación de la normalidad, si bien afectados en su acumulado por el segundo estado de alarma hasta el 8 de mayo y cierres perimetrales en el primer trimestre, que han supuesto la pérdida de un 40% de la movilidad en comparación a la obtenida en 2019, serían:

- Tarjetas operativas del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz al cierre del ejercicio 2021: 214.485 tarjetas de transportes.
- Viajeros totales gestionados a cierre de 2021 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 3.555.719, en modos metropolitanos (autobús interurbano y barco), en tráficos atribuidos al Consorcio, que realizan su viaje con títulos integrados y otros títulos.
- El sistema de transporte público metropolitano en el ámbito de la Bahía de Cádiz, teniendo en cuenta exclusivamente los viajeros con títulos integrados, alcanzó los 3.275.223 (incluidos transbordos urbanos).

Del mismo modo, a cómo se ha venido trabajando desde el inicio de la pandemia en 2022, el Consorcio ha continuado realizando una adecuación permanente de la oferta de transporte público afectada por las restricciones de servicios y aforo, en consonancia con la publicación de la normativa en vigor, acerca de la crisis sanitaria de la COVID-19, con el objetivo de dotar de un servicio de transporte suficiente, y se ha realizado un seguimiento continuo del número de viajeros en las principales líneas metropolitanas, para poder atender la evolución progresiva de la demanda y recuperación de servicios de transporte.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa



OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

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

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

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

Las principales líneas de trabajo y medidas 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.

-Colaboración con la Dirección General de Movilidad y Transporte en los trabajos relativos a la definición del futuro mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros, así como elaboración y actualización de estudios realizados y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera, analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano, para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.

-Dentro de las actividades de seguridad y calidad en el transporte, colaboración en los planes de inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transporte.

-Realización de encuestas de calidad subjetiva a usuarios de transporte en el área del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, según cronología establecida al respecto para cada modo integrado (trimestrales/semestrales).

-Realización de estudios técnicos para el análisis y definición de nuevas actuaciones de transporte en municipios pertenecientes al área metropolitana de la Bahía de Cádiz, en relación a tráfico interurbanos y urbanos.

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

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

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

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

-Mantenimiento e impulso de títulos nominativos de transporte, para fomento de las ventajas económicas asociadas a su uso, como la Tarjeta Joven de Transporte.

-Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.



-Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo, con objeto de potenciar su uso y que sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad.

-Continuación de las actuaciones de fomento de la integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias, tras su puesta en servicio en 2022.

-Diseño y construcción de nuevas paradas/intercambiadores que garanticen la accesibilidad en las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas, estando previstas en el Área de la Bahía de Cádiz en los municipios de Cádiz capital, El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera.

-Actuaciones de mejoras en las infraestructuras asociadas a las Terminales Marítimas gestionadas por este Consorcio, que no han podido acometerse en 2022 por falta de crédito presupuestario, tales como: renovación del suelo y puertas de la Terminal Marítima Metropolitana de Cádiz, paneles de información a los usuarios en las de Rota y Cádiz, y adaptación en el sistema de parking para usuarios del transporte marítimo en la de Rota.

-Inversiones y actuaciones en la flota metropolitana del servicio marítimo destinadas a renovación y mantenimiento de elementos, instalaciones y utillaje, para introducir mejoras de adecuación que permitan alargar la vida útil de las embarcaciones, así como, atender en su caso, los requerimientos de Capitanía Marítima.

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

-En el año 2023, se continuará manteniendo los servicios asociados al préstamo gratuito de bicicletas en terminales marítimas y Campus de Puerto Real, como complemento a la cadena modal de transporte público.

-Inversión en construcción de nuevas embarcaciones para la prestación del Servicio Marítimo de viajeros en el ámbito de este Consorcio, con objeto de iniciar un plan de renovación de la flota metropolitana actual, que permitirá garantizar el servicio con la calidad, seguridad y confort necesario, así como reducir la emisión de CO2 en un 40%, con un nuevo sistema híbrido de motores.

-Realización de mejoras necesarias y reordenación de los servicios existentes en la oferta actual de transporte público por carretera en modo autobús, en las concesiones y corredores coincidentes con el nuevo Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz, para ofrecer la mejor oferta de transporte público al usuario.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el Sistema de Transporte Metropolitano

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

Se propone este objetivo, dado que el género es un elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana.

ACT.2.1.1 Establecimiento de nuevas paradas en zonas urbanas de municipios del Consorcio con enfoque de género.

Las nuevas paradas de transporte que se ejecuten y/o establezcan, así como las actuaciones correctivas a



realizar en paradas/marquesinas, se incluirán bajo la perspectiva de género y deberán garantizar el cumplimiento de los factores de seguridad, ubicación e iluminación necesarios para reducir la percepción de inseguridad de la mujer.

ACT.2.1.2 Realización de un estudio de transporte con análisis de paradas con enfoque de género

Se realizará estudio de transporte para la revisión del estado de las paradas con el objeto de analizar y recoger las recomendaciones, adaptaciones y trabajos a acometer para que se cumpla la legislación vigente en materia de género, y se mejore la percepción de los usuarios y usuarias.

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

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

ACT.2.2.1 Estudio y revisión de todo el sistema de información de atención al usuario, usando un lenguaje desde la perspectiva de género

Se realizará un estudio anual por cual se revisarán las publicaciones existentes, cartelería, folletos y señalética, página web, información en paradas...etc., existentes en el ámbito territorial del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, con el objeto de analizar y recoger las recomendaciones, adaptaciones y trabajos a acometer para que este sistema cumpla la legislación vigente en materia de género, y se mejore la percepción de los usuarios y usuarias.

ACT.2.2.2 Adecuación de todo el sistema de información de atención al usuario, usando un lenguaje desde la perspectiva de género

Del resultado del estudio anual referenciado, del estudio y revisión del sistema de información existente, se procederá en su caso, a la adecuación que resulte, conforme a las necesidades detectadas, en la anualidad 2023, todo ello desde la perspectiva de género.

OO.2.3 Definir y ejecutar los Planes de Transporte desde la perspectiva de género

Este objetivo operativo va a plasmarse en la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible, que se encuentra en tramitación, pendiente de versión preliminar, y posteriormente en los distintos planes y estudios de movilidad.

En el citado Plan de Transporte, además de detallar el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas, se harán propuestas concretas analizando la perspectiva de género, gobernanza y tareas preparatorias", dentro de las etapas de planificación estratégica, en consonancia con uno de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad de género.

Las actuaciones del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz en este aspecto, responden a los artículos 10 y 50, de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre sobre estadísticas e investigaciones con perspectiva de género y sobre planeamiento urbanístico, vivienda y transporte respectivamente. Las actuaciones que para su redacción ha definido el Consorcio, proporcionarán una visión de la movilidad en su



ámbito geográfico, contribuyendo a detectar situaciones de desigualdad por razón de género.

ACT.2.3.1 Incorporación de la perspectiva de género en el Plan de Transporte y encuestas

En las distintas encuestas de satisfacción de usuarios/as de transporte público metropolitano que se realicen en esta anualidad en el Consorcio así como en el Plan de Transporte, se incluirán en el cuestionario correspondiente, aspectos relacionados con la perspectiva de género, que permitan obtener conclusiones para su valoración posterior, y adopción de nuevas medidas de corrección, en su caso.