



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



## 1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

### 1.1 Competencias de la sección

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

Basándose en lo expresado anteriormente se suscribió Convenio de Colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba con fecha 7 de junio de 2010, (BOJA nº202, de 15 de octubre de 2010) por el que se faculta al Consorcio para que asuma, en su ámbito, todas las prerrogativas, obligaciones y competencias de ordenación y gestión que correspondan a la Consejería en materia de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general y en concreto, el ejercicio de las siguientes:

a) Régimen tarifario y la determinación y abono por el Consorcio de las compensaciones que, en su caso, haya de percibir el concesionario en función del título concesional. b) Modificación de tráfico. c) Modificación o supresión de líneas o servicios. d) Modificación de itinerarios. e) Modificación de expediciones, calendarios y horarios. f) Determinación de lugares de parada e instalación de marquesinas y postes de señalización, conforme a los modelos homologados por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda. g) Coordinación de servicios de transporte urbano coincidentes con servicios regulares interurbanos preexistentes, en los términos previstos en los artículos 10 y 23 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. h) Viajeros de pie. i) Servicios mínimos. j) Material móvil. k) Responsabilidad patrimonial. l) Control de datos de explotación del servicio. m) Transmisión de concesiones. n) Unificación de concesiones. o) Extinción de las concesiones. p) Establecimiento de nuevos servicios de transporte público regular permanente o temporal de viajeros por carretera de uso general. q) Licitación de concesiones.

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

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

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, está definido en sus estatutos como 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. Todas las actuaciones del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba en consecuencia estarán determinadas conforme a la normativa en vigor de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

### 1.2 Estructura de la sección

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



"Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda: (...)" g) El Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Córdoba".

Además el artículo 10 apartado 3, señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transporte los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

## 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.

Desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, Plan de Movilidad Sostenible, que actualmente se encuentra en redacción, pendiente de aprobación y exposición pública, y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Córdoba.

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

## 3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

### **OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano**

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

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

Implantar la perspectiva de género en el sistema de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba permitirá impulsar la igualdad de género y contribuir de manera efectiva a la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres en Andalucía.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba deberá realizar un análisis de la realidad del sistema de transporte metropolitano con un enfoque de género y de forma transversal.



## 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	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	158.403	7,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	178.255	8,2
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.628.567	75,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>1.965.227</b>	<b>90,5</b>
6 INVERSIONES REALES	85.000	3,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	120.000	5,6
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>205.000</b>	<b>9,5</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>2.170.227</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>2.170.227</b>	<b>100,0</b>

### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El capítulo de transferencias corrientes representa la mayoría de las operaciones corrientes.

Incluye como partida de mayor 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 hardware 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.

- Adecuación presupuestaria a una mayor demanda una vez finalizadas las restricciones a la movilidad impuestas por la pandemia, por lo que se realiza el presupuesto con una estimación de demanda de transporte público



similar a la anterior a la pandemia, lo que supone un crecimiento del 25 por ciento respecto a lo presupuestado en 2021.

- Mayor uso de la tarjeta frente al billete sencillo consecuencia de cambio de hábitos por la pandemia.
- La implantación de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano mediante un análisis inicial de forma transversal que identifique la realidad del sistema del transporte metropolitano con enfoque de género.

## 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	2023	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.170.227	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>2.170.227</b>	<b>100,0</b>

### 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.

Para el ejercicio de 2023 y a través del Programa 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transportes, se persigue satisfacer las necesidades reales de movilidad en el Área de Córdoba y potenciar el transporte interurbano no sólo como actividad sostenible en sí misma, sino como apoyo a la actividad económica y refuerzo de la cohesión social.

El citado programa presupuestario es asignado al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, como organismo adscrito a la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. La gestión de este Programa presupuestario se fundamenta en el principio de eficiencia del gasto, teniendo en cuenta por un lado el carácter asociativo del Consorcio entre Administraciones Públicas con la financiación por cada una de ellas de los gastos e inversiones, asociados a cada servicio de transporte cuyas competencias han sido cedidas al Consorcio, y por otro lado con la financiación por parte de la Junta de Andalucía de las compensaciones a las empresas concesionarias de los servicios de Transporte público regular de viajeros de uso general por los déficit de explotación, así como la financiación de los gastos e inversiones de proyectos comunes de la Red de Consorcios que igualmente son financiadas en exclusiva por la Junta de Andalucía.

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.

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

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 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 con la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz.

Las condiciones de intermodalidad son fundamentales, además, 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.

El Consorcio de Transporte metropolitano del Área de Córdoba es la organización o fórmula administrativa adoptada por la Junta de Andalucía para gestionar los servicios de transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Córdoba, por lo que su actividad es pieza determinante para lograr un transporte sostenible, fomentando la movilidad en transporte público y facilitando a la ciudadanía fórmulas alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más accesibles, sanas y limpias.

Del grado de madurez e implantación ciudadana del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo, dan significativa cuenta los datos del incremento de Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, y de que pese a las restricciones y las limitaciones de movilidad decretadas en cada momento, derivadas de la pandemia, se ofreció en los años 2020 y 2021 una oferta de transporte por encima de la demanda, con determinados acuerdos de refuerzos de servicios en hora punta, acomodando la actividad a las excepcionales circunstancias de los años 2020 y 2021.

Los datos a cierre de 2021 para el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba son los que a continuación se detallan:

- Tarjetas operativas del Consorcio: 60.830 tarjetas.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2021 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios): 1.114.452 de viajes/año.

Por todo lo anterior, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba 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 del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

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

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

## **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. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

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



- \* Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contempla la colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transportes.

#### **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 2023 se centrarán en:

1. Proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
2. Implementación de espacios libres de organismos y partículas nocivas dotando a toda la flota del Consorcio de sistemas de purificación del aire como continuación del proyecto pionero implantado en el año 2021 junto al resto de Consorcios de Transporte de Andalucía, mediante el uso de la tecnología activa capaz de neutralizar en la flota de todos los autobuses, los virus (incluido el SARS-COV-2) y otros tipos de microorganismos, gérmenes y alérgenos.
3. 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.
4. Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en el área metropolitana de Córdoba.
5. 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.
6. En el año 2023, 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.

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

#### **OO.2.1 Planificar el sistema de transporte bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad**

El género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana para el ejercicio 2023.

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, 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.2.1.1 Establecimiento de paradas a la demanda con posibilidad de horario nocturno en zonas**



**despobladas**

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

**ACT.2.1.2 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte metropolitano**

Actuaciones dirigidas a incluir medidas relacionadas con la perspectiva de género en la implantación de nuevas paradas de transporte así como en las actuaciones de carácter correctivo o de modificación de las ya existentes con especial atención la ubicación, iluminación y acceso/itinerario peatonal de las mismas.

La planificación de paradas conllevará la perspectiva de género para reducir los desplazamientos y tiempos de acceso y facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia debiendo de facilitar la proximidad en especial en zonas de menor densidad de población.

Además se ha de incluir en el protocolo de limpieza/ revisión de paradas el análisis y diagnóstico de la perspectiva de género.

**ACT.2.1.3 Elaboración del Plan de Igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba**

El Consorcio con el compromiso de impulsar la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, estableciendo y desarrollando políticas de igualdad de trato y oportunidades en el ámbito de sus competencias ha decidido iniciar la implementación de un plan de igualdad entre hombre y mujeres que abarcará desde la emisión del compromiso inicial hasta la inscripción del plan de igualdad.

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

El Consorcio se adaptará a un lenguaje no sexista, en el marco de sus respectivas normas reguladoras, y garantizará un tratamiento igualitario en los contenidos e imágenes que se utilicen en el desarrollo de sus actividades y en todos los documentos y soportes que se produzcan directamente o bien a través de personas o entidades.

**ACT.2.2.1 Revisión del sistema de información y señalética conforme a la perspectiva de género**

Actuación dirigida a revisar todos los folletos, carteles, tanto físicos como virtuales, así como cualquier sistema de información que se emitan durante el ejercicio 2023 desde la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.