



**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.

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, Articulación del Territorio y Vivienda), 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 el 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 273.811 habitantes, de conformidad con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE 2022).

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 (número 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 3 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, tráfico, 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.

Mediante la Resolución de 31 de enero de 2023, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, por la que se delegan en los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía competencias en materia de gestión, control y explotación de determinados servicios de transporte por carretera (BOJA número 26 de 8 de febrero de 2023) se delegan en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, siempre y cuando no impliquen modificación contractual en los términos del artículo 104 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, las competencias de gestión, control y explotación de los servicios de transporte por carretera:

1. Relativas a los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que se encuentran incluidos dentro del ámbito territorial de cada Consorcio.



2. Relativas a los servicios, rutas y líneas que se encuentren incluidos y/o tengan tráficos significativos en el ámbito territorial de cada Consorcio, aunque pertenezcan a contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que excedan de su ámbito territorial.

Los contratos, rutas y servicios parciales o totales objeto de esta delegación son los enumerados en los anexos que se incorporan en la citada resolución.

Además, el Acuerdo de 1 de julio de 2014 (BOJA número 134 de 11 de julio de 2014), del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área del Campo de Gibraltar. El Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar tiene como finalidad definir la movilidad sostenible en su ámbito territorial, de forma que las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías se realicen con el menor impacto ambiental posible, contribuyendo a la lucha contra el cambio climático, al ahorro y la eficiencia energéticas y a la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

## 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 (BOJA extraordinario número 28 de 11 de agosto de 2022), en su artículo 2.3 señala que quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, los Consorcios de Transporte, entre ellos el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, y en el artículo 10.3 se determina 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 en el trámite de aprobación, tras el período 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 contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Asimismo, desde la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda también se está elaborando el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, Plan de Movilidad Sostenible, que ha superado todos los trámites previos, estando pendiente su aprobación por el Consejo de Gobierno y por el Consejo de Administración del Consorcio, y que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área del Campo de Gibraltar.

El objetivo principal del Plan de Transporte es analizar y planificar la red de infraestructuras para incorporar actuaciones que potencien la intermodalidad y la utilización de los medios y modos menos contaminantes, bien solos o en viajes multimodales. Se debe prestar atención al fomento de la bicicleta y de los viajes a pie,



fomentando los modos que propician un uso más racional del espacio y de los recursos energéticos, y, en consecuencia, generan menos impacto sobre el medio ambiente, como emisiones y ruidos. Por otro lado, la promoción de éstos extiende el derecho a la accesibilidad a personas y colectivos que no disponen de coches o motos, incrementándose el nivel de cohesión social.

### **3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN**

#### **OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana**

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.

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

La implantación de la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano del Campo de Gibraltar permitirá impulsar la igualdad de género y contribuir de manera efectiva a la reducción de la brecha de género existente entre mujeres y hombres en el área del Campo de Gibraltar.

Para ello el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar 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**

La estructura del gasto está compuesta por los gastos de personal (capítulo I) y por otros gastos de explotación (capítulos II, III y IV).

La primera comprende los gastos de sueldos y cargas sociales de la plantilla completa para el ejercicio 2024, que no sufre cambio respecto al ejercicio anterior.

En la correspondiente a otros gastos de explotación, se incluyen los servicios exteriores (capítulo II) que recoge 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 III incluye una pequeña partida de gastos financieros.

También se incluyen otros gastos de gestión corriente (capítulo IV) 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 VI y VII 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.



<b>Capítulos</b>	<b>2024</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	270.336	8,8
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	209.325	6,8
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	2.540.656	82,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>3.020.417</b>	<b>98,0</b>
6 INVERSIONES REALES	61.375	2,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>62.000</b>	<b>2,0</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>3.082.417</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>3.082.417</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente más importantes son las del capítulo IV, concretamente la partida 470.00, correspondiente a las aportaciones a operadores por compensación por menor recaudación tarifaria y mejoras de servicio, acordadas según los Contratos-Programa.

En el capítulo II también se encuentran partidas muy significativas, 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, cuya contratación tiene encomendada este Consorcio, y el Centro de Atención al Usuario (ambas incluidas en la partida 227.06) así como 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:

- El Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, ha superado todos los trámites previos y únicamente está pendiente de aprobación por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía y por el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte. Una vez aprobado, el Consorcio junto con los demás entes implicados en las actuaciones definidas en el Plan, llevará a cabo la ejecución de las mismas. El objetivo principal de estas actuaciones es impulsar un nuevo modelo de movilidad más sostenible, reduciendo el uso del vehículo motorizado mediante el fomento del transporte público colectivo y medios de transporte no motorizados.

- Migración de la tarjeta de transporte a la tecnología Desfire. Actualmente la tarjeta de transporte se rige por la tecnología Mifare. Con la migración se consigue aumentar la capacidad operativa de la tarjeta, así como la seguridad de la misma. Esta actuación implica la adaptación software de las máquinas canceladoras en toda la flota de autobuses integrada en el Consorcio, tanto metropolitana como urbana. También implica la sustitución de todas las tarjetas actuales operativas, así como la adquisición de nuevas tarjetas con la tecnología Desfire para nuevos usuarios.

- Proyecto piloto I+D en el operador de transporte urbano de Algeciras para el desarrollo de expendedoras que integren lector sin contacto, lector EMV y lector de códigos QR, con la idea de implantar un proyecto de ticketing



basado en cuenta (ATB).

## 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	3.082.417	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>3.082.417</b>	<b>100,0</b>

### PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

#### 6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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.

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 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.

Igualmente, y tras el Convenio suscrito el 17 de marzo de 2021 por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios sigue siendo válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, siendo ya posible utilizarla desde mediados de este año como medio de pago en los trenes de cercanías.

Desde su creación, el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar ha contribuido a la mejora significativa del transporte público en su área metropolitana y en aquellos municipios que cuentan con transporte urbano ya integrado tarifariamente. A cierre del ejercicio 2022, las tarjetas operativas ascienden a 58.073, y los viajes totales gestionados, tanto en autobús metropolitano como los realizados en los transportes urbanos con la tarjeta del Consorcio, han sido de 1.326.095 viajes: 1.038.162 en transporte metropolitano y 287.933 en el transporte urbano de Algeciras y La Línea.

Asimismo, es de destacar el incremento en la oferta de transporte, gracias a las mejoras de servicios 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.

Desde la finalización de las restricciones de la movilidad impuestas durante la pandemia, se han ido recuperando gradualmente los viajes perdidos durante 2020. Se espera alcanzar una recuperación al finalizar 2023 de alrededor del 100% con respecto a 2019 y un 110% a lo largo del ejercicio 2024.



El funcionamiento del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar se basa en:

- Ser una administración única de gestión del transporte metropolitano en el ámbito de la aglomeración urbana del Campo de Gibraltar, sin duplicidad con otra Administración.
- La 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.
- Un equipo de personas tecnificado y muy reducido.

## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**

### **OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana**

#### **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 lograr 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**

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- Colaboración en la tramitación y seguimiento del Plan de Transporte y de Movilidad Sostenible en el ámbito del Campo de Gibraltar, que habiendo superado ya todos los trámites previos, está pendiente de su aprobación por el Consejo de Gobierno y por el Consejo de Administración del Consorcio.
- Colaboración con la Dirección General de Movilidad y Transportes 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 las 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 áreas metropolitanas**

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo en el ejercicio 2024, serán:

- Bonificación de la tarjeta de transporte, que ronda el 30% sobre el billete sencillo, y que se incrementa



para las personas usuarias que sean miembros de familia numerosa, alcanzando una bonificación del 20 % o incluso 50% dependiendo si es familia numerosa general o especial. Además de estas bonificaciones, en 2022 se implantó la Tarjeta Joven en la Red de Consocios de Andalucía, que añade a los anteriores beneficios una bonificación del 20% para los jóvenes menores de 30 años.

- 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.

- 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.

## **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**

Para el ejercicio 2024, el género continúa siendo 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, un mayor uso del transporte público y desplazamientos a pie, en varios momentos del día. Esto se debe principalmente 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 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.

Las mujeres así mismo 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 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 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte**



El establecimiento de nuevos puntos de parada de transporte y las modificaciones de las actuales deberá incluir la perspectiva de género, con especial atención a la ubicación, iluminación, así como el acceso o itinerario peatonal de las mismas, teniendo en cuenta la accesibilidad con sillas de ruedas, carritos de bebé y carros de la compra.

Igualmente 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 facilitar la proximidad, en especial en zonas de menor densidad de población.

Los protocolos de limpieza, mantenimiento y conservación de lugares de paradas deberán incluir el análisis, estudio y diagnóstico desde la perspectiva de género.

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

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

#### **ACT.2.2.1 Revisión de la imagen y lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información**

Actuación dirigida a revisar los folletos, carteles, tanto físicos como virtuales, así como cualquier sistema de información que se emita durante el ejercicio 2024, desde la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

### **OO.2.3 Incorporar la perspectiva de género en la ejecución del plan de transporte**

En la ejecución del plan de transporte metropolitano del Campo de Gibraltar, plan de movilidad sostenible, que determina el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas en el Campo de Gibraltar, el Consorcio propondrá la inclusión de la perspectiva de género como aspecto primordial para que se prioricen las políticas encaminadas a reducir la desigualdad entre hombres y mujeres dentro de nuestro ámbito territorial.

Las actuaciones que para su redacción ha definido el Consorcio habrán de proporcionar una visión de la movilidad en su ámbito geográfico, contribuyendo a detectar situaciones de desigualdad por razón de género.

#### **ACT.2.3.1 Implantación del plan de igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano el Campo de Gibraltar**

Una vez finalizada la elaboración del plan de igualdad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, en el que se han establecido los objetivos a alcanzar en materia de igualdad de trato y de oportunidades, así como las estrategias y medidas a adoptar para su consecución en el período 2024-2027, incluyendo las medidas para la conciliación de la vida laboral con la familiar y personal; la actuación en este ejercicio consiste en contar con el asesoramiento interno o externo mediante la contratación de los cursos de formación para el personal y llevar a cabo el seguimiento de las medidas previstas en el plan.

En todo caso, el plan de igualdad suscrito e inscrito en Registro de Convenios y Planes de Igualdad (REGCON), y conforme a sus conclusiones que parten del diagnóstico de la situación de partida, no ha



determinado variación en las condiciones de trabajo ni en la remuneración respecto a la situación anterior al plan.

Esta actuación incluye el Protocolo para la prevención y actuación frente al acoso sexual y el acoso por razón de sexo.

**ACT.2.3.2 Seguimiento de la ejecución del plan de transporte desde la perspectiva de género**

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar contará con la participación de la mayor variedad posible de grupos afectados, con una distribución equitativa desde una perspectiva de género, para llevar a cabo el seguimiento de la ejecución del plan de transporte. El objetivo es analizar los diferentes patrones de movilidad entre hombres y mujeres en la implementación de las políticas de transporte sostenible, dentro del marco fijado por el plan de transporte netropolitano del Campo de Gibraltar.