



**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 número 55, de 19 de marzo de 2004, por la que se atribuyen competencias al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

### 1.2 Estructura de la sección

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

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.

En virtud de Resolución de 31 de enero de 2023, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, 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.

## 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, aprobado mediante Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030) (BOJA núm. 213 de 2 de noviembre) 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, identificando las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030.



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 elaboración del estudio ambiental estratégico por parte del promotor 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**

En el Capítulo I se han reestructurado los créditos existentes en el Capítulo, para contemplar la dotación necesaria de la plaza vacante con denominación de "Director/a de Servicios Generales", que se encuentra incluida en la Relación de Puestos de Trabajo vigente, si bien se vienen remunerando sus funciones con carácter accidental acumulándose en el puesto con denominación "Técnico/a Jurídico/a".

Lo anterior, resulta necesario y urgente, por cuanto el volumen de las funciones que debe asumirse por la Dirección de Servicios Generales, vacante y con acumulación accidental en el puesto de "Técnico/a Jurídico/a", se ha incrementado de manera importante tras la integración tarifaria de dos nuevos modos de transporte en este Consorcio: RENFE Cercanías del Núcleo de Cádiz y el Trambahía de Cádiz, que requieren gestionar y planificar de manera permanente el soporte jurídico-administrativo y presupuestario necesario generado, adicional al habitual con otros operadores de transporte por carretera y concesiones, como la de la explotación del servicio marítimo y/o la de la Estación-Intercambiador de Autobuses de Cádiz, además del que se precisa para atender y gestionar las infraestructuras asociadas al normal funcionamiento de los servicios de transporte que se desarrollan en el ámbito territorial, como terminales marítimas y/o estaciones de autobuses, sobre la que existe Orden de delegación de atribuciones y concesiones administrativas adjudicadas.

Del mismo modo, el volumen de licitaciones de la entidad ha crecido en procedimientos abiertos, en un 175% en esta anualidad en relación a la anterior, siendo preciso disponer para la adecuada planificación, programación y gestión de la contratación administrativa del Consorcio, de al menos dos personas, cuyo puestos están contemplados en la RPT vigente (Técnico/a Jurídico/a, y Director/a de Servicios Generales, ocupado y vacante respectivamente), y no solo de una con acumulación de funciones, que resulta totalmente insostenible por más tiempo, para la llevanza de este volumen de trabajo.

El resto del Capítulo, 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.

En cuanto al 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 2024.

El Capítulo IV se incrementa con respecto a la anualidad anterior en 19,56%. Contempla las compensaciones tarifarias a los operadores de transporte en modo barco, autobús urbano e interurbano, así como RENFE Viajeros, tras la integración tarifaria de la tarjeta de transporte de los Consorcios en el núcleo de Cercanías de Cádiz y en el nuevo modo del Trambahía, puesto en servicio en octubre de 2022.

El motivo principal del incremento indicado, viene dado por la previsión de recuperación de movilidad y atención de la demanda en el modo autobús interurbano prevista en un 110%, sobre la contemplada para 2023 del 80%. Del mismo modo, se ha tenido en cuenta la revisión de la tarifa de referencia a los concesionarios de transporte por carretera, en vigor desde el 15 de abril, de un 8,43% hasta el mes de marzo de 2024, y estimado una revisión del 3,2% desde abril a diciembre. Se ha considerado igualmente, un aumento de la penetración de utilización de la tarjeta de transporte en 5 puntos básicos, por lo que se llegaría al 85%. Por último, se ha utilizado como referente la ejecución del Capítulo IV del Presupuesto de Gastos a la fecha y la previsión de cierre. El mismo debe atender también el crédito necesario 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.

Los criterios de cálculos relacionados han sido ajustados una vez recibida la envolvente presupuestaria, en atención a la cuantía fijada para este capítulo como aportación corriente de la Junta de Andalucía en Proyecto de Presupuesto para la anualidad 2024.

En lo referido al Capítulo VI, este capítulo disminuye con respecto a la anualidad anterior, al haberse ajustado el crédito necesario para la anualidad 2024, para el desarrollo y ejecución del contrato con previsión de formalización e inicio en 2024, consistente en el suministro de tres buques gemelos tipo catamarán, con destino al servicio de transporte marítimo regular, necesario para garantizar 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 cubierta terminal marítima de Cádiz, materiales y repuestos embarcaciones, software e inversiones en bicicletas (servicio+bici).

El presupuesto de gastos se detalla en el siguiente cuadro:



<b>Capítulos</b>	<b>2024</b>	<b>%</b>
1 GASTOS DE PERSONAL	922.372	6,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.518.606	10,3
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	8.777.536	59,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>11.218.514</b>	<b>76,4</b>
6 INVERSIONES REALES	3.462.500	23,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>3.462.500</b>	<b>23,6</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>14.681.014</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>14.681.014</b>	<b>100,0</b>

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

El presupuesto del gasto contemplado para la anualidad 2024, destaca por los gastos consignados en lo relativo al Capítulo IV de transferencias corrientes con destino a empresas de transporte, así como en lo referido al Capítulo VI de inversiones asociadas al sistema de transporte existente.

### 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 por encima del umbral de referencia, correspondiente al periodo pre-covid (2019), estimándose una demanda de transporte público de un 110%, sobre dichos valores.
- Afianzamiento de una mayor penetración de la tarjeta de transporte frente al billete sencillo, como consecuencia de las bonificaciones aplicadas en sus tarifas desde septiembre de 2022, recuperación de la demanda, y el crecimiento en el uso de la tarjeta de transporte tras la integración tarifaria de las Cercanías de Cádiz y el Trambahía, una vez que desaparezca la gratuidad de los títulos multiviaje de RENFE, junto a la puesta en servicio de títulos personalizados (tarjeta joven).

### 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 e Infraestructuras del Transporte.



Programa		2024	%
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	14.681.014	100,0
<b>TOTAL</b>		<b>14.681.014</b>	<b>100,0</b>

## PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

### 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 artículo 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 tráficos 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, 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 octubre de 2022, se puso en marcha el Tranvía de la Bahía de Cádiz, que ha pasado a quedar integrado tarifariamente del mismo modo, que ha ocurrido con la línea C1 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 kilómetros, 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 de un servicio público esencial como es el 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. Es conocido el impacto que tuvo esa crisis en el cambio de los hábitos de la ciudadanía, en el que las restricciones a la movilidad general tuvieron como consecuencia directa a partir de 2020, una significativa reducción del número de viajes en los modos de transporte metropolitanos que se gestionan por esta Administración.

La recuperación de la normalidad tras la finalización de los estados de alarma decretados, así como los diversos niveles de alertas sanitarias en función del avance de la enfermedad, y otras medidas sanitarias de aplicación en el transporte público, se han prolongado hasta el pasado mes de febrero de 2023, cuando se suprimió la obligatoriedad de uso de mascarillas para viajar en cualquier modo de transporte. Ha sido igualmente lenta, la



recuperación de los datos de viajeros previos, situándose actualmente los viajeros metropolitanos (modo autobús), al cierre del mes de mayo de 2023, en un 93,94% del valor registrado en el mismo periodo del año 2019.

En el pasado ejercicio 2022, se ha incorporado el modo ferroviario a la red de transporte integrada tarifariamente: el 1 de junio comenzó la tarjeta de transporte a poder ser utilizada como título de transporte en la red de RENFE Cercanías del Núcleo de Cercanías de Cádiz, y el 26 de octubre se puso en marcha el nuevo tranvía metropolitano (Trambahía), que cuenta asimismo con la posibilidad de la utilización de la tarjeta del Consorcio.

Por su parte, en relación a la anualidad 2022, los datos principales al cierre del mismo son los siguientes:

- Tarjetas operativas del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz al cierre del ejercicio 2022: 243.034 tarjetas de transportes.

- Viajeros totales gestionados a cierre de 2022 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 4.075.744, 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 4.463.632 (incluidos transbordos urbanos, Trambahía y Cercanías).

Del mismo modo, con el objetivo de dotar de un servicio de transporte suficiente, 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 continuar fomentando una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede optimizar mediante el mantenimiento y la mejora 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.

- Codirección en la redacción del nuevo Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de movilidad sostenible, el cual aborda de modo transversal y de un modo integrado, la política de movilidad que debería implantarse en el horizonte temporal que este define, en materia de: servicios de transporte público, infraestructuras, movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta), calmado de tráfico y gestión del



aparcamiento, movilidad asociada a la actividad portuaria de Cádiz y del aeropuerto de Jerez de la Frontera, actividades logísticas y de distribución de mercancías, e implantación de nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC).

- Colaboración con el Grupo de Trabajo para el Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la Bahía de Cádiz, mediante la identificación de actuaciones, que pueden incidir sobre las emisiones a la atmósfera y la calidad del aire, dentro del ámbito de las competencias que tiene atribuidas el Consorcio.

- 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). En simultáneo, se realizan estudios de calidad reservada (también conocido como "cliente misterioso), para medir la evolución de la calidad del servicio de transporte público.

- 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 y la Tarjeta de Familia Numerosa.
- Transporte a la demanda en tiempo real, para atender núcleos de población y puntos de parada que precisen de petición previa para ser atendidos.
- Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.
- Conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas, paneles de información 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.
- Actuaciones de mejoras en las infraestructuras asociadas a las Terminales Marítimas gestionadas por este Consorcio, tales como mejora de la cubierta de la Terminal Marítima de Cádiz.
- 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, hasta su sustitución por los nuevos buques.
- Gestión y coordinación de acuerdo a atribuciones transferidas para la explotación de la Estación



Intercambiador de Autobuses de Cádiz.

- En el año 2024, se continuarán 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 tres 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, que se ha retrasado en 2023, al aplicarse gratuidad a los títulos multiviajes de RENFE, y no poder valorar la afección real entre ambos modos.

## **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 Instalación de paradas seguras en zonas urbanas**

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 Revisión de la ubicación de las paradas para que sean seguras**

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 Revisión de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información**

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 Aplicación de la perspectiva de género a los servicios de atención e información sobre transportes**

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 2024, todo ello desde la perspectiva de género.

**OO.2.3 Definir y puesta en marcha de planes sobre transporte que contemplen 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 las encuestas de satisfacción de los usuarios de transporte público**

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.