



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
GRANADA**



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, mediante la Orden de 13 de septiembre de 2004 de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, publicada en BOJA nº 187 de 23 de septiembre de 2004, se le atribuyeron competencias en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, fue creado en el año 2002, mediante Convenio suscrito entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, la Excelentísima Diputación de Granada y 32 Ayuntamientos: Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cajar, Chauchina, Cenes de la Vega, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Las Gabias, Gójar, Granada, Güevéjar, Huétor Vega, Jun, Lachar, Maracena, Monachil, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Santa Fe, Vegas del Genil, Víznar y La Zubia (Valderrubio se constituyó como municipio en el año 2013 por segregación de Pinos Puente, por lo que en la actualidad lo conforman 33 Ayuntamientos), como un ente público de naturaleza asociativa, dotado de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

A tal efecto se aprobaron los estatutos del Consorcio publicados en el BOJA nº 16, de 24 de enero de 2003 por Resolución de 13 de enero de 2003 de la Dirección General de Administración Local, modificados posteriormente mediante Resolución de 19 de septiembre de 2006 de la Dirección General de la Administración Local, publicada en BOJA nº 193 de 4 de octubre de 2006.

Los Estatutos vigentes del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada 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.

Según la cláusula quinta del Convenio de constitución, desde el momento de su creación, las Administraciones constituyentes atribuirán al Consorcio, de acuerdo con las condiciones de aplicación, entre otras funciones, el establecimiento del marco tarifario para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada en el marco de lo dispuesto en la Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, así como en sus Estatutos, tiene competencia, a día de hoy, en las siguientes materias:

- a) Las que les atribuyan expresamente las leyes y los instrumentos de planificación que le sean aplicables.
- b) La ordenación, gestión incluida licitación, coordinación, control, inspección y sanción, respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano y/o que le hayan sido atribuidos, todo ello en coordinación con la Consejería competente.
- c) Coordinación y gestión del resto de transportes de personas usuarias no incluidas en el apartado anterior que se desarrollen en el ámbito de los entes locales que lo integran, en los términos que establezca el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente.



- d) La coordinación y gestión del Plan de Movilidad Sostenible de su ámbito territorial.
- e) El establecimiento del Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio.
- f) Fijar y revisar las tarifas de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio, en coordinación con la Consejería competente.
- g) Promoción de la imagen unificada del sistema de transportes.
- h) Promoción del Transporte Público y de las políticas que impulsen una movilidad sostenible en su ámbito.
- i) Fijar las cantidades a recibir por las empresas operadoras de transporte con arreglo a los criterios que se establezcan en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y tarifas que establezca.
- j) Distribuir las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones, de acuerdo con lo previsto en el Plan de Movilidad del ámbito territorial del Consorcio que determine la normativa vigente y/o en el Sistema Marco Tarifario geográfico y las tarifas que establezca y en los contratos-programa que a estos efectos pudieran suscribirse con las empresas operadoras de transporte, conforme a las competencias que le hayan sido atribuidas por las Administraciones consorciadas.
- k) Participación y gestión, en su caso, del desarrollo de contrataciones, actuaciones y proyectos comunes de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.
- l) Las que encomienden las administraciones mediante convenio interadministrativo dentro del ámbito y objeto del Consorcio.

El Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 11 de diciembre de 2012 (BOJA nº 5 de 8 de enero de 2013) por el que se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible, señalando en su punto segundo que el ámbito territorial inicial del Plan comprende el ámbito metropolitano del Área de Granada definido a los efectos previstos en el artículo 12 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, además de por los 32 municipios fundadores, por los siguientes: Agrón, Beas de Granada, Calicasas, Chimeneas, Cogollos Vega, Colomera, Deifontes, Dúdar, Escúzar, Gúéjar Sierra, Huétor de Santillán, Ílora, La Malahá, Moclín, Nívar, Padul, Quéntar y Ventas de Huelma, pudiendo modificarse este ámbito territorial inicial durante la tramitación del plan por necesidades de funcionamiento del sistema de transporte de esta área, requiriendo la previa audiencia de los Ayuntamientos afectados.

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 queda adscrito a la Consejería " h) El Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada". Y el artículo 10.3. señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía, y el Centro de Control y Gestión del Transporte Público en 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, apuesta por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y la promoción de 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, en colaboración con el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, se ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible. La versión preliminar se aprobó en diciembre de 2022 por parte de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. El Plan ya ha sido sometido a los trámites de audiencia e información pública y se encuentra pendiente de ser presentado al Consejo de Transporte de Andalucía.

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 transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público y del trasbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y la continua mejora en la calidad del servicio de transporte público.

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

Integrar la perspectiva de género en el ámbito de actuación del transporte metropolitano.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Entre los objetivos fundamentales del Consorcio se encuentra la integración tarifaria. En el año 2004, se implantó el Sistema Tarifario Integrado (STI) del Área de Granada. Este sistema permite tarifas comunes a los usuarios, en base a la zonificación establecida, y bonificar los transbordos entre las diferentes líneas de autobús urbanas e interurbanas y con el Metropolitano de Granada.

La tarjeta o título de transporte del Consorcio se convierte en el único título de transporte que permite el acceso a todos los principales servicios de transporte público colectivo. Este sistema tarifario supone una reducción sustancial en las tarifas al usuario, al pasar de una tarificación kilométrica a una nueva por zonas. En términos de gestión económica, implica una mayor aportación pública para compensar el desequilibrio económico entre la tarifa de referencia del operador y la tarifa por saltos aplicada a los usuarios.

En 2024, el capítulo I incorpora los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones del Director Gerente y personal de alta dirección, así como las retribuciones al personal laboral. Completan este capítulo las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social.



En el capítulo II se incluyen los gastos destinados a bienes corrientes y servicios con los que se hará frente a los gastos, entre otros, de mantenimiento y conservación de marquesinas, otro inmovilizado material, servicios de estudios de viabilidad de actuaciones relacionadas con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada, Plan de Movilidad Sostenible, así como a los gastos derivados de la gestión de la red de ventas.

El capítulo IV incluye los gastos ocasionados con motivo de las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

En el capítulo VI se recogen las dotaciones para gastos de capital de conformidad con el anexo de inversiones que forma parte del Presupuesto. Se concretan en suministro de postes de parada y marquesinas, equipamiento técnico informático y diversas obras en la ciudad de Granada de mejora del transporte público colectivo de Granada y su área metropolitana, en coordinación con lo dispuesto en el Plan de Transporte Metropolitano.

Capítulos	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	666.545	2,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	777.781	3,1
3 GASTOS FINANCIEROS	500	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	23.068.741	93,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	24.513.567	98,9
6 INVERSIONES REALES	261.550	1,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	261.550	1,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	24.775.117	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	24.775.117	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En el presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada para 2024 las partidas más importantes en términos cuantitativos son las destinadas a "Transferencias corrientes a empresas privadas" (470), distinguiéndose dentro de estas, la partida 470.00 "Compensación tarifaria operadores de transporte", la partida 470.01 "Compensación tarifaria metro de Granada" y la 470.02 "Convenios de mejora de servicios".

La principal carga del presupuesto se destina a compensar el Sistema Tarifario Integrado (STI) cuya finalidad consiste en reducir sustancialmente las tarifas al usuario, implicando por tanto una mayor aportación económica para compensar el desequilibrio económico entre la tarifa de referencia del operador y la tarifa abonada por los usuarios.

El resto de partidas más significativas se destinan fundamentalmente a gastos en bienes y servicios corrientes y a gastos de personal.

Dentro del capítulo II se debe destacar la importancia en términos cuantitativos y cualitativos de la partida económica 227.14 "Trabajos realizados por otras empresas y profesionales. Servicios de recaudación", que integra las comisiones por los servicios de las empresas o entidades que realizan la recaudación de los importes de recarga y compra de los títulos viaje de transporte.



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Actuaciones relativas al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Granada
- Adecuación presupuestaria a la recuperación de la demanda de usuarios promovida en gran medida por las bonificaciones tarifarias aplicadas durante 2022 y 2023.
- Incremento en el uso de la tarjeta de transporte del Consorcio, subvencionado por el Consorcio, frente al de otros títulos de transporte existentes fuera del sistema tarifario integrado y no subvencionados por el mismo.
- Incremento de la tarifas de referencia o pago a operadores y mantenimiento de las tarifas a usuarios.
- Incremento del título de transporte "tarjeta joven" destinada a los usuarios menores de 30 años residentes en Andalucía.
- Nuevo servicio para el establecimiento y la gestión de la red de ventas de la tarjeta de los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía, con nuevas funcionalidades e incremento de la comisión por recargas del 2,5% al 3,25%.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

Programa	2024	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	24.775.117	100,0
TOTAL	24.775.117	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El ámbito de actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada se encuentra en el programa presupuestario 51B: Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

El Consorcio constituye una entidad de derecho público de carácter asociativo que tiene por objeto ejercer las competencias que le corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte. Es, por tanto, en su ámbito, la entidad encargada de la coordinación del sistema de transporte colectivo en la aglomeración urbana de Granada.

Con estos fines, el Consorcio ha establecido un marco tarifario basado en la división del territorio en zonas tarifarias y en un único título de transporte, el denominado billete único, concebido para despenalizar los transbordos entre modos, favoreciendo económicamente a las usuarias y usuarios recurrentes del transporte colectivo.



Asimismo, se ha implantado la intermodalidad de las tarjetas de transporte de todos los Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía en sus respectivos sistemas de cancelación y venta/recarga para permitir el uso indistinto de las mismas en todas y cada una de las Áreas Metropolitanas de Andalucía dotadas con sistema tarifario integrado, permitiendo la interoperatividad entre todas ellas.

En el ámbito de la movilidad del programa 51B de la Consejería de adscripción de este Consorcio: "Los impulsos van dirigidos a "Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente". El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y va en aumento, debiendo contribuir a esta reducción todo tipo de transportes: por carretera, por ferrocarril, aéreo y por vías navegables. Lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias".

A este respecto, para conocer mejor el reto al que se enfrenta la movilidad actual, el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada encargó un estudio para analizar la huella de carbono de los servicios de autobuses del área metropolitana de Granada. Del informe resultante se desprendieron algunos aspectos de gran relevancia:

-Los desplazamientos realizados en los servicios del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada emitieron en 2019 un total de 8.826 t de CO₂. Esta cifra representa únicamente un tercio de las emisiones que se generarían si estos desplazamientos hubieran sido en coche privado.

-Los desplazamientos realizados en los servicios del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada permiten ahorrar en el año del estudio un total de 8.000 t aprox. de CO₂, respecto a las que se generarían si estos desplazamientos hubieran sido en coche.

El objetivo principal es claro, reducir estas emisiones de gases de efecto invernadero que se están generando. Para ello, es esencial aumentar el cambio modal del vehículo privado ineficiente al público eficiente, incluir en el Consorcio flotas de autobuses con combustibles alternativos y menos contaminantes, como biodiesel 100%, biogás, gas natural, GLP o eléctricos con fuentes de origen renovables, así como los autobuses con pila de hidrógeno.

El impacto tanto climático como social de una mejora en la eficiencia y eficacia del uso de los medios de transporte públicos de viajeros en el Área Metropolitana de Granada repercute considerablemente en la vida de un gran número de ciudadanos. Dichos servicios fueron utilizados en el año 2019 por más de dieciséis millones de viajeros que usaron los títulos de transporte del Consorcio y en 2022, a pesar de la incidencia aún de la pandemia del Covid 19, se superaron los quince millones de usuarios.

En la sociedad actual, la afección de las actuaciones realizadas en el ámbito de la movilidad son muy relevantes. La estimación de viajeros del Consorcio para 2024 asciende a 20.950.000 viajeros, de los cuales, 11.522.500 son mujeres y el resto, 9.427.500, hombres.

Con el fin de seguir mejorando, el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada pretende ampliar el sistema de préstamo de bicicleta asociado al uso de los modos de transporte público colectivo. Este préstamo de bicicletas posibilita a los usuarios/as la utilización de estos vehículos para sus desplazamientos urbanos en Granada como complemento a las líneas de transporte público integradas en el ámbito territorial, pensando principalmente en aquellas personas cuyo destino final se encuentra a una distancia considerable de las zonas de parada de estas líneas y para las que el desplazamiento en bicicleta supone un modo de transporte muy atractivo por ser no contaminante y saludable.

Asimismo y dentro del objetivo de género, se hace necesario establecer paradas que garanticen la seguridad e intermodalidad así como el establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas. Entre otras medidas se pretende iniciar la implantación de iluminación en las propias marquesinas de parada de autobús interurbana.



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 Interurbano 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.

Todo ello mediante actuaciones tales como la gestión de los contratos programa del Sistema Tarifario Integrado, el mantenimiento de los convenios de mejora de servicios, y la definición técnica de las concesiones.

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 Sevilla, Granada, Córdoba, Campo de Gibraltar, Huelva, Jaén y Almería.
- 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 en concreto.

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

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad para la consecución del objetivo consisten en:

1. Mejora de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte mediante el proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
2. Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte:
 - La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transportes.
 - 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.
 - Mantener las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias.



OO.1.2 Fomentar el uso de la tarjeta de transporte

Se propone el fomento del uso de la tarjeta de transporte por los usuarios y el mantenimiento de las actuaciones de colaboración con otras entidades públicas para que así lo posibiliten.

ACT.1.2.1 Migración de la tarjeta a una nueva tecnología

Se pretende modificar la tecnología actual de las tarjetas de los consorcios de transporte a una nueva tecnología más eficiente y con mayor flexibilidad en cuanto a la variedad de tarifas y personalización.

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

OO.2.1 Planificar paradas y elementos de transporte bajo la perspectiva de género: Seguridad e Intermodalidad

Establecer paradas y elementos de transporte bajo la perspectiva de género, garantizando la seguridad e intermodalidad y el establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas.

ACT.2.1.1 Establecimiento de paradas con perspectiva de género

Actuaciones dirigidas a incluir en el establecimiento de nuevos puntos de parada de transporte y en las modificaciones de las paradas actuales la perspectiva de género, lo que implica poner especial atención a la ubicación, iluminación así como el acceso o 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 debiendo de facilitar la proximidad en especial en zonas de menor densidad de población.

ACT.2.1.2 Mantenimiento de paradas, elementos de transporte y vehículos bajo la perspectiva de género

Se incluirán en los protocolos de limpieza, revisión de paradas, instalaciones de transporte, cartelería en vehículos y marquesinas el análisis y diagnóstico desde la perspectiva de género.

OO.2.2 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética de la ciudadanía

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 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 información a la ciudadanía con perspectiva de género

Revisión de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información o comunicación a la ciudadanía.