



**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 Guijarrosa. 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.

En el artículo 4 de sus Estatutos, modificados por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 30 de julio de 2019 (BOJA num. 149 de 5 de agosto de 2019), vienen expresamente determinadas sus

competencias.

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 num. 26 de 8 de febrero de 2023), se delegan en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, 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.

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".

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba presenta la siguiente estructura: Presidencia, Consejo de Administración y Dirección Gerencia.

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 de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, identifica 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 Área de Córdoba, Plan de Movilidad Sostenible, que actualmente ha finalizado su 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.

Se contemplan nuevos créditos dada la imperiosa necesidad, suficientemente justificada, para reponer el puesto de Técnico de Transportes, aprobado por el Consejo de Administración en fecha 28 de enero de 2010, y recogido en la RPT del Consorcio, puesto anteriormente con dotación económica, cuyas funciones fueron asumidas, de forma accidental y transitoria por el personal actual de la entidad. Se solicita ahora la dotación y cobertura del puesto dada las cargas adicionales de trabajo y actividad asumidas por el Consorcio en los últimos años, que se verán incrementadas por las iniciativas comprometidas para el presente y siguiente ejercicios (obligatoriedad de la renovación de las concesiones de transporte, ampliación de la red de municipios atendidos, el uso creciente del transporte público y la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba).

En el Capítulo II se incluyen los conceptos de servicios exteriores que incluye aquellos gastos de estructura que, aun siendo necesarios para el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transportes, no están directamente asociados a los servicios de transporte; como son el mantenimiento correctivo y conservación de marquesinas, postes, paneles informativos y lugares de parada, teléfono de atención al usuario (Call-Center Andaluz) o los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos. El gasto en este capítulo se incrementa por la incorporación de nuevos gastos fijados proporcionalmente para el nuevo contrato de servicio licitado por el Consorcio de Cádiz para establecimiento y la gestión de la red de ventas de la tarjeta de los consorcios metropolitanos de transporte de Andalucía.

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.



En el Capítulo IV se incluyen los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a los operadores que prestan los servicios de transporte público de viajeros. Asimismo, se contemplan las compensaciones a RENFE operadora por el uso de la tarjeta, y los gastos originados por el mantenimiento, implantación de mejoras y nuevos servicios de transporte. También incluye, asimismo, las aportaciones a las empresas privadas para el fomento de transporte público. Sin duda representa el gasto más importante y que más sube en el Presupuesto respecto a los anteriores. En los estudios para la previsión de tal gasto, se ha tenido en cuenta un aumento de la demanda de viajes en autobús interurbano del 20% respecto a 2023, incremento de la demanda en autobús urbano siendo del 65% respecto a 2023, la recuperación de las tarifas de transporte abonadas con la tarjeta de transportes a los niveles previos a las bajadas realizadas desde el 1 de septiembre de 2022, la subida de las tarifas de referencia en 2024 no repercutibles al usuario del 4% y un uso promedio en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba del billete sencillo y la tarjeta de transporte iguales a los existentes en 2019.

En el Capítulo VI se contemplan las inversiones a realizar en el 2025, y se corresponden principalmente con el proyecto de mejora de paradas y suministro de nuevas marquesinas así como la mejora de los sistemas de planificación e información del Consorcio de Córdoba.

Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	206.580	4,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	183.348	4,0
3 GASTOS FINANCIEROS	2	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.946.572	87,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	4.336.502	95,7
6 INVERSIONES REALES	75.609	1,7
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	120.000	2,6
Operaciones de Capital	195.609	4,3
OPERACIONES NO FINANCIERAS	4.532.111	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	4.532.111	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El capítulo IV "Transferencias corrientes" representa el mayor porcentaje del presupuesto y de las operaciones corrientes.

Incluye como partida más importante "470 A empresas privadas" destinado a compensar a los operadores de servicio de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general del ámbito territorial del Consorcio por la menor recaudación tarifaria, así como las mejoras de servicio de transporte.

Dicho gasto se incrementa al considerar el aumento de la demanda de transporte público interurbano respecto al ejercicio 2023 y de demanda del transporte urbano.

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 junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.
- Mayor uso de la tarjeta frente al billete sencillo.
- 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 comprendida dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

Programa		2025	%
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	4.532.111	100,0
TOTAL		4.532.111	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

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 2025 y a través del Programa 51B Movilidad e Infraestructuras de 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 Transporte 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 Tranvía 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.

Los datos a cierre de 2023 para el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba son los que a continuación se detallan:

-Tarjetas operativas del Consorcio: 88.351 tarjetas.

-Viajes totales gestionados a cierre de 2023 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios): 2.471.712 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 con 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 el uso transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se mantiene 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

Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público. Las principales líneas de trabajo en 2025 se centrarán en:

1. 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
2. Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en el área metropolitana de Córdoba.
3. 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.
4. En el año 2025, 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

Para el ejercicio 2025 mantenemos el género como un diferenciador importante en la movilidad metropolitana del área de Córdoba, alineado con unos de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad.

ACT.2.1.1 Establecimiento de paradas bajo demanda en horario nocturno y 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 a 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 Implantación del plan de igualdad del Consorcio de transporte metropolitano

Con la conclusión en la elaboración del específico Plan de Igualdad, 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, incluyendo las medidas para la conciliación de la vida laboral con la familiar y personal. La actuación consiste pues, en seguir contando con el asesoramiento interno o externo mediante la contratación de los cursos de formación para hacer el seguimiento del plan.

En todo caso, el Plan de Igualdad suscrito e inscrito en el Ministerio de Igualdad (REGCON) conforme a sus conclusiones que parten del diagnóstico de la situación de partida, no conlleva variación de las condiciones de trabajo ni variación en la relación entre trabajadores y empleador que impliquen una modificación de lo anteriormente pactado.

Esta actuación lleva aparejado el Protocolo para la Prevención y actuación frente al acoso sexual y el acoso por razón de sexo.

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

El Consorcio continuará utilizando 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 de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles u otro sistema de información.

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