



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE  
SEVILLA**



## 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 atribuyeron al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla competencias en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera mediante 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 (BOJA número 149, de 5 de agosto de 2019), y 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.

De acuerdo con el Art. 4º de sus Estatutos, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, tiene competencia 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.

## 1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, (BOJA extraordinario nº 28 de 11/08/2022) en su artículo 2.3 señala "Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda: ... l) El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla".

El artículo 10.3 del citado Decreto señala "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

La estructura orgánica del Consorcio la constituyen los siguientes órganos

Órganos de decisión:

- Presidencia del Consorcio.
- Vicepresidencia del Consorcio.
- Consejo de Administración.
- Comité Ejecutivo.
- Gerencia.

Órganos de consulta:

- \* Comisión Técnica.
- \* Comisión de Participación Social.

## 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 es 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 acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Actualmente se encuentra en tramitación el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, que incorpora especial atención a la movilidad sostenible. El plan pretende fijar medidas que no sólo que mejoren las comunicaciones, sino que promuevan la disminución de toneladas de CO2, incrementen el uso del transporte público y los desplazamientos a pie o en bicicleta y reduzca la utilización del vehículo motorizado. En definitiva, desarrollará



actuaciones para implantar formas eficientes de desplazamiento de personas y mercancías con el menor impacto ambiental posible y contribuyendo al ahorro y a la eficiencia energética y a un desarrollo sostenible.

Estas medidas se estructurarán en programas de actuación, atendiendo a distintos criterios como su madurez, fuentes de financiación o facilidad de ejecución. En este sentido, la programación considerará dos horizontes temporales: uno a corto plazo (2030) y otros a medio plazo (2035).

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

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

El sistema de transporte público en Andalucía tiene como objetivo garantizar la movilidad de los ciudadanos andaluces mediante una red de transporte moderna, multimodal, segura, eficaz y respetuosa con el medio ambiente. Uno de los pilares básicos de este sistema es el transporte público metropolitano.

#### **Afección en el cambio climático**

Un sistema de transporte metropolitano que fomenta y sustenta el transporte colectivo de viajeros se constituye como una medida de acción directa en sí misma para la consecución del objetivo de reducción de emisiones y congestión del tráfico.

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

Desarrollar objetivos operativos y actuaciones encaminados a atender la perspectiva de género en todas las áreas vinculadas o afectadas por el sistema de transporte metropolitano.

#### **Afección en la igualdad de género**

Cubrir las necesidades particulares que por motivo de género afectan particularmente a determinados colectivos.

### **4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO**

#### **4.1 Breve explicación de la estructura del gasto**

Las previsiones de Gastos para 2026 se concretan en los siguientes capítulos:

Capítulo 1, gastos de personal.

En este capítulo se recogen:

Las retribuciones del Director Gerente y personal de alta dirección.

Las retribuciones del personal laboral perteneciente a los grupos I, II y IV del catálogo de puestos.

Las cuotas a satisfacer por el Consorcio a la Seguridad Social y a sufragar el sistema de prevención de riesgos laborales del personal.

Capítulo 2, bienes corrientes y servicios.

Este capítulo comprende las dotaciones para la previsión de gastos en bienes y servicios necesarios para el normal ejercicio de la actividad del Consorcio.



En relación a las dotaciones para atender gastos corrientes de funcionamiento del Consorcio, se mantiene la misma línea de contención del gasto corriente operativo de ejercicios anteriores. Pueden destacarse las siguientes dotaciones principales:

a) Trabajos realizados por otras empresas que comprenden básicamente los servicios de información al usuario:

\* Número único de información al usuario.

\* Oficinas presenciales de información al usuario.

b) Servicios de gestión de la red de venta y recarga de tarjetas, que experimentan un descenso con respecto al año anterior en paralelo con los ingresos derivados de la citada red.

c) Suministro de tarjetas de transporte. En esta aplicación se ha recogido la previsión de compra de nuevas tarjetas derivadas del proceso de migración de los Consorcios de Transporte de Andalucía a una nueva tecnología sin contacto Desfire.

d) Reparaciones, conservación y mantenimiento:

\* Mantenimiento preventivo y correctivo del equipamiento de paradas y aparcabicicletas.

\* Maquinaria, instalaciones y utillaje (aire acondicionado, elevador, extintores, fotocopiadoras, sistema contra incendios, centro de proceso de datos, etc.).

Capítulo 3, gastos financieros.

Importe destinado a eventuales intereses devengados por retraso en el pago de obligaciones.

Capítulo 4, transferencias en bienes corrientes.

Este capítulo es el que experimenta un mayor incremento con respecto al ejercicio anterior, motivado por el continuo aumento de la demanda del servicio. Recoge las siguientes dotaciones:

a) Previsiones de compensaciones previstas en los contratos-programa suscritos por la utilización de la tarjeta de transporte a los concesionarios de los servicios metropolitanos, a Metro de Sevilla, S.A., y a Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M., y el resto de concesionarios de los servicios de transporte urbano de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, La Rinconada y Mairena del Alcor.

b) Liquidaciones practicadas por cancelaciones realizadas en la red de cercanías de RENFE.

c) Mejoras de servicios adicionales a los previstos en las concesiones.

Capítulo 6, inversiones reales.

En este capítulo se recogen las dotaciones para gastos de capital de conformidad con el anexo de inversiones que forma parte del Presupuesto. Se concretan en los siguientes aspectos:

a) Obras e infraestructuras del Sistema de Transporte: plan de acondicionamiento y seguridad en paradas.

b) Finalización del proceso de renovación de los equipos de cancelación embarcados en la flota urbana de la capital y de Metro integradas en el ámbito del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, a efectos de continuar con el proyecto de migración del soporte de la tarjeta de transporte actual a una nueva tecnología sin contacto en todas las Áreas Metropolitanas de Andalucía.

c) Reposición de mobiliario y equipamiento informático en la sede del Consorcio.

d) Necesidades de equipamiento de paradas.

e) Necesidades de inversiones de carácter inmaterial (renovación de licencias de software y dominios, y desarrollo de aplicaciones informáticas a medida).



Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	772.860	1,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	2.831.287	4,6
3 GASTOS FINANCIEROS	10.000	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	56.582.374	92,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>60.196.521</b>	<b>98,0</b>
6 INVERSIONES REALES	1.255.625	2,0
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>1.255.625</b>	<b>2,0</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>61.452.146</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>61.452.146</b>	<b>100,0</b>

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

Desde un punto de vista cuantitativo, las partidas de gasto más importantes son las siguientes:

En el capítulo 2, las relativas a los servicios de recaudación de la red de venta-recarga de los títulos de transporte, así como los servicios de información y atención al usuario tanto presencial como a través del Centro de llamadas de los Consorcios de Transporte, y los de mantenimiento del equipamiento de paradas de los servicios de transporte metropolitanos.

Este ejercicio, además, hay que considerar la destinada a la adquisición de tarjetas con nueva tecnología Desfire.

En el capítulo 4, el volumen de gasto más significativo lo integran las liquidaciones mensuales a los operadores que prestan los diferentes servicios de transporte, cuya financiación es asumida en exclusiva por la Administración Pública que tiene cedidas las competencias sobre los referidos servicios, en nuestro caso, la Junta de Andalucía.

## 5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

\* Adecuación presupuestaria a una mayor demanda una vez recuperados y superados los niveles de movilidad anteriores a la pandemia, con una mayor penetración de la tarjeta de transporte tanto en los servicios metropolitanos como en los Transportes Urbanos (especialmente en Sevilla para la red de TUYSSAM), así como la implementación de la misma en la Red de Cercanías de RENFE; lo que unido a la revisión tarifaria que proceda legalmente, supone un crecimiento de la partida de compensaciones a operadores respecto a lo presupuestado en 2025.

\* Mayor porcentaje de uso de la tarjeta frente al billete sencillo, propiciado por la puesta en funcionamiento de nuevos títulos bonificados (tarjeta Joven), y las bonificaciones al transporte público aprobadas por la legislación estatal y autonómica en ejercicios anteriores.



\* Finalización del proceso de 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.

## 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

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

<b>Programa</b>	<b>2026</b>	<b>%</b>
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	61.452.146	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>61.452.146</b>	<b>100,0</b>

### 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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla es una entidad de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines. Tiene por objeto 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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla en la actualidad se extiende a 45 municipios, con una extensión de 4.233, km<sup>2</sup>, el 30,4 % de la superficie total de la provincia de Sevilla y atiende a una población de 1,5 millones de habitantes. Para completar el ámbito metropolitano definido por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) sólo queda pendiente de incorporación al Consorcio el municipio de Utrera.

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, así como en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan con respecto al resto de modos públicos de transporte de los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

El Sistema Marco Tarifario geográfico para la prestación de los servicios en el ámbito territorial del Consorcio constituye pieza esencial en el Sistema integrado de gestión del transporte público, presidido por un título multimodal que posibilita la intercambio modal entre los autobuses interurbanos-metropolitanos, los autobuses urbanos de Sevilla, Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, La Rinconada y Mairena del Alcor, el tranvía-metrocentro de Sevilla y el Metro de Sevilla, además de Renfe Cercanías; e interoperable entre todas las Áreas metropolitanas de Andalucía. Y como ventaja asociada a dicho título, hay que añadir que el Consorcio de Transporte de Sevilla, al igual que otros Consorcios de Transporte de Andalucía, tiene en funcionamiento un servicio de bicicleta pública conocido como Servicio Bus+Bici, que prima a los usuarios de la tarjeta de transporte del Consorcio con la posibilidad de disponer diariamente de una bicicleta gratuita para sus desplazamientos por Sevilla.



En relación con la gestión de infraestructuras de interés metropolitano, el Consorcio de Transporte de Sevilla tiene atribuida la de la Estación de Autobuses Plaza de Armas de Sevilla, por Orden de la Consejería de 16 de abril de 2010 (BOJA núm. 117, de 16/06/2010), que es utilizada de media por unos 17.000 viajeros/día, siendo punto de parada para salidas y llegadas de las líneas de transporte público de viajeros por carretera metropolitanos, provinciales, regionales, nacionales e internacionales.

Por todo lo anterior, siendo el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla la organización o fórmula administrativa adoptada por la Junta de Andalucía para gestionar los servicios de transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Sevilla, debe impulsarse su actividad como pieza determinante para lograr un transporte sostenible, fomentando la movilidad en transporte público, así como potenciando también otras fórmulas de movilidad activa de modo que se facilite a los usuarios fórmulas alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más accesibles, sanas y limpias.

## **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 utilización 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 mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad la potenciación del transporte público, mediante actuaciones que posibiliten sistemas de transporte seguros, de calidad, asequibles y accesibles, y las posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte urbano, interurbano y/o metropolitano.

#### **Afección en el cambio climático**

La utilización del transporte público sobre el vehículo privado reduce directamente las emisiones derivadas de éste último, del mismo modo que contribuye a la descongestión del tráfico en las vías urbanas, e interurbanas.

#### **ACT.1.1.1 Refuerzo de los sistemas de información al usuario**

A través de esta actuación se persigue acercar y hacer más accesible el transporte público a la ciudadanía mediante la mejora y la potenciación de los canales de información, con el objetivo de captar nuevos usuarios/as desde el vehículo privado. Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Dotación del hardware y software necesario a las oficinas de atención al usuario para realizar encuestas de valoración de la información ofrecida a las personas usuarias.
- Redefinición del portal web del Consorcio para una mejor adaptación tecnológica y accesibilidad de los contenidos a todos los tipos de dispositivos fijos y móviles que pueden tener acceso al portal.
- Realización de encuestas en los puntos de venta para evaluar la calidad del servicio ofrecido en la compra y recarga de tarjetas de transporte.

#### **ACT.1.1.2 Potenciación del uso de la Estación de Autobuses Plaza de Armas**

Como infraestructura de referencia en el transporte de la ciudad de Sevilla, las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:



- Mejora de los accesos a la zona de vestíbulo, dársenas y aseos, cuidando especialmente la accesibilidad a personas con movilidad reducida.
- Mejora de la eficiencia energética de la Estación en funcionamiento.
- Realización de encuestas para valorar la calidad percibida por las personas usuarias de los servicios de la Estación.

#### **Afección en el cambio climático**

La adecuación de la infraestructura del sistema de transporte metropolitano en autobús conlleva a un mayor uso de esta modalidad de transporte, reduciendo el uso del vehículo privado y las mayores emisiones derivadas del mismo.

#### **ACT.1.1.3 Implantación y desarrollo de proyectos de cooperación para innovación tecnológica en el transporte**

El desarrollo tecnológico y la innovación son elementos esenciales para los cambios que deben realizarse en el modelo de movilidad. Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Mejora de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte, culminando el proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto más segura, ágil y flexible.
- Inversión en proyectos de innovación tecnológica e investigación y desarrollo para su aplicación al sistema de transporte..

#### **Afección en el cambio climático**

La implantación de mejoras tecnológicas agilizan la utilización del servicio y su eficiencia, por lo que se convierte en una alternativa más clara frente al transporte individual, reduciendo finalmente las emisiones de gases derivadas del transporte de viajeros.

Por otro lado, la integración de tecnología que permite sustituir vehículos impulsados por combustibles fósiles, por otros que utilizan energías no contaminantes supone una mejora para la calidad del aire.

#### **ACT.1.1.4 Mejora de la accesibilidad de las paradas**

Mejorar la accesibilidad a las paradas del Área Metropolitana de Sevilla mediante señalización o adaptación del mobiliario urbano.

#### **ACT.1.1.5 Actuaciones de mejoras e intensificación de servicios**

Incremento de servicios e intensificación de expediciones para su adecuación a la evolución de la demanda y las necesidades de los usuarios, atendiendo a horarios en que son precisos refuerzos o mayor frecuencia de paso, o recorridos que alcanzan a una mayor población o facilitan el tránsito.

#### **ACT.1.1.6 Incorporación de descuentos adicionales para determinados colectivos**

Establecimiento de un sistema tarifario que recoja descuentos o bonificaciones para colectivos especiales, como la introducción de la Tarjeta Joven o Tarjeta de Familia Numerosa.



### **OO.1.2 Potenciar la movilidad activa**

El uso de medios de transporte personal como la bicicleta o el patinete eléctrico, ya sea de manera aislada o combinándolos con el transporte público, dota de sostenibilidad y eficiencia al sistema de transporte.

En relación con la bicicleta, destacar que se sigue dando continuidad a 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. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades.

#### **Afección en el cambio climático**

La mejora de los sistemas de movilidad activa favorecen la movilidad sostenible, y reducen sensiblemente las emisiones contaminantes de otros medios de transporte alternativos.

#### **ACT.1.2.1 Impulso del servicio BUS+BICI**

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actuación para la consecución del objetivo son:

- Renovación parcial del parque de bicicletas del servicio BUS+BICI para que ninguna bicicleta tenga una edad superior a cinco años.
- Realización de encuestas para evaluar la calidad del servicio BUS+BICI, detectar posibles debilidades y mejorarlas.

#### **Afección en el cambio climático**

La mejora del sistema de préstamos de bicicletas favorece la utilización de un servicio basado en la movilidad sostenible y cero emisiones.

### **OO.1.3 Impulsar la movilidad eléctrica en el área Metropolitana de Sevilla**

Fomentar la utilización de patinetes, bicicletas y autobuses eléctricos en el área Metropolitana.

#### **Afección en el cambio climático**

La promoción de utilización de tecnología eléctrica en vehículos como alternativa a optar por medios de transporte impulsados por otros combustibles, reduce directamente la emisión de gases derivados de la combustión de éstos.

#### **ACT.1.3.1 Instalación de estaciones de recarga de bicicletas y patinetes eléctricos**

Instalación de estaciones de recarga para bicicletas y patinetes eléctricos.

#### **Afección en el cambio climático**

Con la instalación de estaciones de carga se pretende facilitar y promover la utilización de medios de transporte eléctricos a fin de reducir las emisiones derivadas de la combustión de combustibles.

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

### **OO.2.1 Planificar paradas bajo perspectiva de genero: Seguridad e intermodalidad, orientación a reducir la violencia contra las mujeres**



Establecimiento/dotación de equipamiento en paradas para mejorar la intermodalidad y la seguridad, como instrumentos tendentes a eliminar barreras de acceso a los medios de transporte que impidan la plena participación de las mujeres en las distintas esferas políticas, económicas y sociales.

**Afección en la igualdad de género**

Acondicionamiento de la infraestructura de paradas del servicio de transporte metropolitano a las necesidades específicas de determinados colectivos

**Afección en la violencia de género**

Incrementar la seguridad en la utilización de la infraestructura de paradas del servicio de transporte metropolitano

**ACT.2.1.1 Establecimiento de paradas bajo demanda en horario nocturno y zonas despobladas**

Establecimiento de paradas bajo demanda en horario nocturno y zonas despobladas

**Afección en la igualdad de género**

Atender necesidades particulares de determinados colectivos por razones de seguridad.

**Afección en la violencia de género**

Mejorar la seguridad en horario nocturno de las personas usuarias del servicio

**OO.2.2 Revisar y adecuar los sistemas de información y señalética conforme a la perspectiva de género**

Mejora de los canales de comunicación que atiendan en igualdad las necesidades de información de hombres y mujeres cubriendo los diferentes rangos de edad y perfil socio-económico.

**Afección en la igualdad de género**

Implementar de forma efectiva la perspectiva de género en las comunicaciones.

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

Revisar los contenidos e imágenes que se utilicen en los canales de comunicación (físicos o virtuales) para garantizar un tratamiento igualitario, y promover la sensibilización en relación a la perspectiva de género.

**Afección en la igualdad de género**

Poner de manifiesto la sensibilización en relación a la perspectiva de género.

**OO.2.3 Implementar la perspectiva de género en la contratación administrativa**

Adopción y actualización de procedimientos a fin de incorporar la perspectiva de género en la contratación administrativa.

**Afección en la igualdad de género**

Eliminar posibles diferenciaciones en el marco de la contratación por razón de género.

**ACT.2.3.1 Actualización de cláusulas contractuales incorporando la perspectiva de género**

Actualización de las cláusulas contractuales para recoger explícitamente medidas tendentes a incorporar la perspectiva de género en la contratación.



**Afección en la igualdad de género**

Eliminar posibles diferenciaciones en el marco de la contratación por razón de género