



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL CAMPO DE  
GIBRALTAR**



## 1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

### 1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar es una Entidad de Derecho Público y carácter asociativo, sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad como requiera la realización de sus fines.

El Consorcio se creó mediante Convenio Fundacional suscrito el 28 de julio de 2005 por la Junta de Andalucía, a través de la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes (actualmente Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda), la Excm. Diputación Provincial de Cádiz y los Ayuntamientos que forman la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar: Algeciras, La Línea de la Concepción, San Roque, Los Barrios, Tarifa, Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera. Con posterioridad se unió el municipio de reciente creación, San Martín del Tesorillo.

Su ámbito territorial está constituido por la suma de los ámbitos de los citados municipios, lo que conlleva una población de derecho de 273.811 habitantes, de conformidad con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE 2022).

El marco legal y normativo del Consorcio está recogido en sus Estatutos, modificados por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de fecha 29 de julio de 2019, para su adaptación a las Leyes 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, y a la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público, y publicados en BOJA (número 149 de 5 de agosto de 2019). Con su aprobación se produce la adscripción de los Consorcios de Transporte de Andalucía a la Administración de la Junta.

Su objeto se define en el artículo 3 de los Estatutos, y lo constituye la articulación de la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte, en el ámbito territorial de las Entidades Consorciadas.

Entre sus competencias destacan aquellas relativas a la aprobación inicial, gestión y propuesta de modificación del Plan de Transporte Metropolitano, la ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano, el establecimiento del marco tarifario para la prestación del servicio dentro de su ámbito territorial, así como la promoción de la imagen unificada del sistema de transportes del Área Metropolitana y del transporte público.

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

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



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

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

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

## 1.2 Estructura de la sección

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, 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 número 28 de 11 de agosto de 2022), en su artículo 2.3 señala que quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, los Consorcios de Transporte, entre ellos el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, y en el artículo 10.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

La estructura organizativa del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar la constituyen los siguientes órganos, con la naturaleza que se especifica, según dispone el artículo 10 de sus Estatutos.

### 1. Órganos de decisión:

- a) Presidencia del Consorcio.
- b) Vicepresidencia del Consorcio.
- c) Consejo de Administración.
- d) Comité Ejecutivo, en caso de su creación.
- e) Gerencia.

### 2. Órganos de consulta:

- a) Comisión Técnica.
- b) 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 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.

Asimismo, la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda también ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, Plan de Movilidad Sostenible, que ha superado todos los trámites previos, que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área del Campo de Gibraltar. Este Plan fue aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (Decreto 276/2023, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible - BOJA n.233 de 5 de diciembre de 2023).

El objetivo principal del Plan de Transporte es analizar y planificar la red de infraestructuras para incorporar actuaciones que potencien la intermodalidad y la utilización de los medios y modos menos contaminantes, bien solos o en viajes multimodales. Se debe prestar atención al fomento de la bicicleta y de los viajes a pie, fomentando los modos que propician un uso más racional del espacio y de los recursos energéticos, y, en consecuencia, generan menos impacto sobre el medio ambiente, como emisiones y ruidos. Por otro lado, la promoción de éstos extiende el derecho a la accesibilidad a personas y colectivos que no disponen de coches o motos, incrementándose el nivel de cohesión social.

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

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

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el Área del Campo de Gibraltar, mediante el fomento del uso del transporte público y el trasbordo entre distintos modos de transporte metropolitano y urbano, el uso de la tarjeta de transporte y la mejora de la calidad del servicio de transporte público.

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

El transporte público sostenible juega un papel crucial en la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad de vida urbana. Su implementación reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión del tráfico y fomenta un estilo de vida más saludable.

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

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

Para ello el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar deberá realizar un análisis de la realidad del sistema de transporte metropolitano con un enfoque de género y de forma transversal.

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

Se trata de un conjunto de medidas muy importantes para abordar las necesidades específicas de hombres y mujeres, garantizando la igualdad y la seguridad en el uso del sistema de transporte.



## 4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

### 4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

La estructura del gasto está compuesta por los gastos de personal (capítulo 1) y por otros gastos de explotación (capítulos 2, 3 y 4).

La primera comprende los gastos de sueldos y cargas sociales de la plantilla completa para el ejercicio 2026.

En la correspondiente a otros gastos de explotación, se incluyen los servicios exteriores (capítulo 2) que recoge el resto de gastos en bienes corrientes para el normal funcionamiento del Consorcio de Transportes (gastos de oficina, de material, de comunicaciones, gastos de consumibles, gastos de la sala fría, gastos de mantenimiento, etc.), así como proyectos comunes y de interoperatividad a realizar conjuntamente con el resto de Consorcios de Transporte de Andalucía.

El capítulo 3 incluye una pequeña partida de gastos financieros.

Se incluyen otros gastos de gestión corriente (capítulo 4) que corresponde a 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. 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 en torno al 15% del transporte metropolitano y del 20% en el transporte urbano, respecto a 2024, 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 y la subida de las tarifas de referencia en 2026 no repercutibles al usuario, de conformidad con la normativa aplicable.

Por último, las partidas de capítulo 6 y 7 incluyen las inversiones a realizar en el sistema de transporte, tanto en las infraestructuras como en el sistema tecnológico y en la flota de autobuses interurbanos y urbanos.

Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	295.407	5,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	256.725	5,2
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	4.290.980	86,3
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>4.843.212</b>	<b>97,4</b>
6 INVERSIONES REALES	126.375	2,5
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	0,1
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>127.000</b>	<b>2,6</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>4.970.212</b>	<b>100,0</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>		
<b>TOTAL</b>	<b>4.970.212</b>	<b>100,0</b>



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

El capítulo 4 de "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 2024 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:

-Implantación y seguimiento de las actuaciones contenidas en el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar (periodo 2023-2027). Una vez aprobado en diciembre de 2023, el Consorcio, junto a los demás entes implicados en las actuaciones definidas en el Plan, llevará a cabo la ejecución de las mismas. El objetivo principal de estas actuaciones es impulsar un nuevo modelo de movilidad más sostenible, reduciendo el uso del vehículo motorizado mediante el fomento del transporte público colectivo y medios de transporte no motorizados.

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

-Seguimiento y control del proyecto piloto I+D en el operador de transporte urbano de La Línea para el desarrollo de expendedoras que integren lector sin contacto, lector EMV y lector de códigos QR, con la idea de implantar un proyecto de ticketing basado en cuenta (ATB).

-Incremento de la penetración de uso de la tarjeta monedero respecto al billete sencillo, que sumado al aumento de viajeros, conlleva un mayor gasto en las liquidaciones a los operadores por menor recaudación.

-Proyecto de suministro e instalación de paneles en tiempo real en la estación de autobuses de Algeciras, como fase primera para una posterior implantación en el resto de estaciones y apeaderos de la comarca.

-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.

-Proyecto de iluminación de paradas fuera de los núcleos urbanos. Se establece un proyecto inicial de valoración de las necesidades de las marquesinas con el fin de conocer el alcance para posteriormente ejecutar las actuaciones requeridas. Se prevé la actuación en los puntos que se declaren como más inseguros, mediante la conexión con la red / alumbrado eléctrico o mediante dispositivos de paneles solares en el caso de inviabilidad de conexión con la red.

### 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO



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

<b>Programa</b>	<b>2026</b>	<b>%</b>
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	4.970.212	100,0
<b>TOTAL</b>	<b>4.970.212</b>	<b>100,0</b>

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

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

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías...); y la otra es la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios Metropolitanos de Transporte. Las orientaciones en este campo se basan en la implantación de esta figura de gestión en todas las aglomeraciones urbanas andaluzas, en el análisis de la viabilidad de la ampliación de los ámbitos geográficos y, sobre todo modales, de los Consorcios ya constituidos. Todo ello teniendo en cuenta que el 93% de la demanda de transporte público en Andalucía se realiza en los ámbitos metropolitanos.

Al mismo tiempo, se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos, en el metrocentro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, en Metro de Sevilla, Metro de Málaga, Metro de Granada y en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte. La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos.

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

Desde su creación, el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar ha contribuido a la mejora significativa del transporte público en su área metropolitana y en aquellos municipios que cuentan con transporte urbano ya integrado tarifariamente. A cierre del ejercicio 2024, las tarjetas operativas ascienden a 87.360, y los viajes totales gestionados, tanto en autobús metropolitano como los realizados en los transportes urbanos con la tarjeta del Consorcio, han sido de 2.800.277 viajes: 1.621.503 en transporte metropolitano y 1.178.774 en el transporte urbano de Algeciras y La Línea.

Así mismo es de destacar el incremento en la oferta de transporte, gracias a las mejoras de servicios respecto a los previstos en las concesiones, que hacen del Consorcio un elemento de cohesión, ya que contribuye a mejorar la comunicación de los pueblos y núcleos más alejados con los municipios del Arco de la Bahía de Algeciras.

Se estima que 2025 cierre con un aumento de la demanda en torno al 15% del transporte metropolitano y del 20% del transporte urbano, respecto a 2024.

En el marco de los objetivos estratégicos de sostenibilidad establecidos por la Junta de Andalucía, y conforme a lo dispuesto en la Orden de elaboración del Presupuesto de 2026, la actuación del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar se alinea directamente con la lucha contra el cambio climático, al fomentar un modelo de movilidad sostenible que reduzca la dependencia del vehículo privado y, con ello, las emisiones de gases de efecto invernadero.



La promoción del transporte público colectivo, integrado y accesible contribuye de forma efectiva a la descarbonización del sector transporte, a la mejora de la calidad del aire y a la adaptación del territorio a los desafíos medioambientales. Esta intervención pública se justifica, por tanto, no solo por razones de eficiencia y equidad en el acceso a la movilidad, sino también por su papel clave en la transición ecológica y la mitigación del cambio climático.

Por último, destacar que el funcionamiento del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar se basa en:

-Ser una administración única de gestión del transporte metropolitano en el ámbito de la aglomeración urbana del Campo de Gibraltar, sin duplicidad con otra Administración.

-La participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse, ya que en las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas, siendo una de ellas urbana.

-Un equipo de personas tecnificado y muy reducido.

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

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

#### **OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal**

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental lograr una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

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

El impulso de una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, contribuye a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

#### **ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible**

Las principales líneas de trabajo y medidas en el ejercicio 2026 consistirán en:

- \* Implantación y seguimiento de las medidas del plan de transporte y de movilidad sostenible en el ámbito del Campo de Gibraltar, aprobado en diciembre de 2023.
- \* Colaboración con la Dirección General de Movilidad y Transportes en el análisis del mapa concesional de los servicios regulares de transporte de viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera, analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano para permitir la redacción de los proyectos de licitación de las concesiones de transporte.



- \* Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contempla la realización de planes de inspección junto con el Servicio de Inspección de la Dirección General de Movilidad y Transportes para garantizar el correcto cumplimiento del servicio (expediciones, adaptación vehículos a PMR, etc.).

#### **ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras en los servicios de transporte en áreas metropolitanas**

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo en el ejercicio 2026, serán:

- \* Bonificación de la tarjeta de transporte, que ronda el 30% sobre el billete sencillo, y que se incrementa para las personas usuarias que sean miembros de familia numerosa, alcanzando una bonificación del 20% o incluso 50% dependiendo si es familia numerosa general o especial. Además de estas bonificaciones, en 2022 se implantó la Tarjeta Joven en la Red de Consocios de Andalucía, que añade a los anteriores beneficios una bonificación del 20% para los jóvenes menores de 30 años.
- \* Financiación de los déficits tarifarios con la compensación por menor recaudación a los operadores de transporte y realización de mejoras de servicios y expediciones adicionales a los recogidos en las concesiones de transporte.
- \* 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.

#### **ACT.1.1.3 Desarrollo de mejoras en las infraestructuras del transporte en el área metropolitana**

Continuidad en la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como marquesinas y paradas de transporte público colectivo, con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad y su mantenimiento. Además, mejorar la información a las personas usuarias con la instalación de paneles informativos en las principales paradas, apeaderos y estaciones de autobús.

#### **ACT.1.1.4 Incorporación de vehículos de bajas emisiones en la flota**

Se promoverá la renovación progresiva de la flota del sistema de transporte mediante la incorporación de vehículos de bajas emisiones, con el objetivo de reducir la contaminación ambiental y acústica generada por el transporte público. Esta medida contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud ambiental en el área metropolitana.

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

La incorporación de vehículos de bajas emisiones reduce significativamente las emisiones contaminantes y el ruido, lo que mejora la calidad del aire y contribuye a la mitigación del cambio climático. Estas mejoras ambientales tienen un impacto positivo en la salud pública y en la habitabilidad de los espacios urbanos, favoreciendo un entorno más sostenible y confortable para toda la ciudadanía.

Esta actuación forma parte de un compromiso global con la sostenibilidad y la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte, alineándose con los objetivos de protección ambiental y desarrollo urbano sostenible.



## **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 igualdad de género**

Aplicar la perspectiva de género en la planificación del transporte implica analizar y responder a las distintas formas en que mujeres, hombres y personas de identidades diversas utilizan y experimentan el sistema de movilidad. Esta visión permite diseñar una oferta de servicios más equitativa, segura y eficiente, que facilite la conciliación entre la vida personal, laboral y familiar, especialmente en lo que respecta a las responsabilidades de cuidado, históricamente asumidas en mayor medida por las mujeres.

Un sistema de transporte público bien planificado -frecuente, coordinado, puntual y con adecuada intermodalidad- favorece el acceso en condiciones de igualdad a oportunidades laborales, educativas y sociales. Asimismo, al fomentar el uso de modos de transporte colectivos y sostenibles, se promueve un cambio de hábitos hacia la corresponsabilidad en los desplazamientos cotidianos, contribuyendo también a la sostenibilidad ambiental. Esta perspectiva debe integrarse transversalmente en todos los planes, estudios, informes y convenios vinculados al sistema de transporte metropolitano.

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

Incorporar la perspectiva de género en la planificación del sistema de transporte tiene un impacto directo en la reducción de las desigualdades entre mujeres y hombres, al reconocer y atender las diferencias en patrones de movilidad y necesidades derivadas de los roles de género. Esta aproximación permite que el transporte público sea un recurso accesible y funcional para las mujeres, quienes a menudo enfrentan mayores desafíos para compatibilizar el trabajo, el cuidado y las actividades cotidianas.

#### **ACT.2.1.1 Implementación de medidas de accesibilidad con perspectiva de género en las paradas de transporte**

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

Igualmente la planificación de paradas conllevará la perspectiva de género para reducir los desplazamientos y tiempos de acceso y facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia debiendo facilitar la proximidad, en especial en zonas de menor densidad de población.

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

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

La incorporación de la perspectiva de género en la accesibilidad de las paradas contribuye a garantizar que las mujeres, que suelen asumir más responsabilidades familiares y realizar desplazamientos frecuentes y complejos, tengan un acceso seguro, cómodo y eficiente al transporte público.

#### **Afección en la violencia de género**

La mejora en iluminación al acceso de las paradas y en las rutas peatonales reduce riesgos asociados a la violencia o acoso, aumentando la sensación de seguridad. Así, estas medidas promueven la autonomía y la igualdad en la movilidad cotidiana.

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



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

**Afección en la igualdad de género**

Utilización del lenguaje inclusivo.

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

Actuación dirigida a revisar los folletos, carteles, tanto físicos como virtuales, así como cualquier sistema de información que se emita durante el ejercicio 2026, desde la perspectiva de género en cuanto a imagen y lenguaje.

**Afección en la igualdad de género**

Necesidad de adaptar el lenguaje y la imagen para visibilizar las posibles desigualdades.

**OO.2.3 Incorporar el enfoque de igualdad de género en la planificación y ejecución del plan de transporte metropolitano**

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

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

**Afección en la igualdad de género**

Integrar las necesidades, experiencias y realidades tanto de mujeres como de hombres en todas las etapas de diseño, implementación, monitoreo y evaluación del plan de transporte, busca garantizar que los beneficios sean equitativos y no se perpetúen desigualdades.

**ACT.2.3.1 Seguimiento de la ejecución del plan de transporte desde la perspectiva de género**

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

**Afección en la igualdad de género**

Analizar cómo las diferencias entre hombres y mujeres impactan en sus necesidades y patrones de movilidad, y cómo estas diferencias deben ser consideradas para diseñar un sistema de transporte más equitativo y eficiente.