

Zaragoza, 12 de abril de 2018

ANTEPROYECTO DE LEY DEL TRANSPORTE METROPOLITANO DE VIAJEROS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Estatuto de Autonomía de Aragón, en su artículo 71.14.^a y 71.15.^a atribuye a la Comunidad Autónoma competencias exclusivas sobre "Aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras de transporte en el territorio de Aragón que no tengan la calificación legal de interés general, así como la participación en la planificación, en la programación y en la gestión de las infraestructuras que tengan tal calificación en los términos que establezca la ley estatal", así como sobre el "Transporte terrestre de viajeros y mercancías por carretera, por ferrocarril y por cable, así como el transporte fluvial, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, con independencia de la titularidad de la infraestructura".

En el ejercicio de dichas competencias las Cortes de Aragón aprobaron la Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón y la Ley 17/2006, de 29 de diciembre, de Medidas urgentes en el sector del transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón. Por su parte, el Gobierno de Aragón aprobó el Decreto 24/2008, de 12 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Medidas para el mantenimiento y mejora de los servicios de transporte interurbano de viajeros por carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón y el Decreto 189/2017, de 28 de noviembre, por el que se crea y regula el Consejo Aragonés del Transporte.

Si bien, el título competencial es otro, debe traerse a colación la Ley 10/2017, de 30 de noviembre, de régimen especial del municipio de Zaragoza como capital de Aragón, cuyo artículo 30 relativo a los Transportes establece que el municipio de Zaragoza será competente para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios de transporte público urbano de viajeros que se desarrollen en su término municipal pero precisa que no obstante, el transporte interno o que dé acceso a los ámbitos de actuación de Proyectos de Interés General de Aragón, se prestará en el seno del consorcio de transportes.

El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ) fue creado mediante Convenio de Colaboración Interadministrativa suscrito con fecha 12 de diciembre de 2006, como entidad pública de carácter asociativo con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre el Gobierno de Aragón, la Diputación Provincial de Zaragoza, los Ayuntamientos del área de Zaragoza, así como en su caso, con la Administración General del Estado, a fin de coordinar el ejercicio de las competencias en materia de planificación, creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte. A diferencia del resto de consorcios de transportes análogos que operan en otros ámbitos metropolitanos del territorio nacional, el CTAZ no cuenta

Zaragoza, 12 de abril de 2018

con una referencia legislativa autonómica que desarrolle y regule su ámbito de actividad.

Las necesidades de los ciudadanos para sus desplazamientos cotidianos demandan de las administraciones públicas competentes la organización de aquellos sistemas de transporte que, como partes integrantes de un mismo sistema global, permitan generar soluciones idóneas de movilidad.

Y es en los ámbitos metropolitanos donde más se evidencian las crecientes necesidades de movilidad derivadas de las influencias reciprocas entre los municipios que los conforman, presentes por su fuerte interrelación económica, laboral y social. La compleja configuración de estos ámbitos metropolitanos otorga a los sistemas de transporte, y en especial a los transportes públicos, una función esencial a la hora de resolver esas necesidades de movilidad personales, sociales y culturales en unas condiciones tales que las haga compatibles con el crecimiento económico, la cohesión social, la defensa del medio ambiente, la seguridad vial, y, en definitiva, con una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

La implementación del transporte metropolitano vendrá a complementar el actual marco jurídico autonómico, puesto que en este ámbito concurren una serie de administraciones y entidades públicas que deben afrontar una gestión armónica de los sistemas de transporte y movilidad en todo el espacio metropolitano, superando los inconvenientes derivados de la compartimentación competencial. Un proceso que en el plano jurídico debe definir dos elementos actualmente no suficientemente clarificados. En primer lugar, el objeto en cuestión; esto es, la delimitación de la categoría de transporte metropolitano tomando como base de ordenación las dos categorías jurídicamente definidas: la urbana y la interurbana. En segundo lugar, el ente depositario de la ordenación y gestión de esta red metropolitana, un consorcio de transporte metropolitano, que debe aunar equilibradamente a los titulares y competentes: la administración autonómica y los entes locales, y, en su caso, otras administraciones con competencias en los medios de transporte presentes en el ámbito.

Disponer de un transporte metropolitano potente es una condición necesaria para incentivar el uso del transporte público. La caducidad de las actuales concesiones administrativas de transporte público, efectiva a partir del 31 de diciembre de 2017, y que continúan explotándose por imperativo legal, posibilita en condiciones adecuadas que el diseño de los nuevos servicios supere las deficiencias identificadas y, por tanto, puedan atender en mejores condiciones las necesidades de movilidad presentes, en especial, en los ámbitos metropolitanos.

La Dirección General de Movilidad e Infraestructuras del Gobierno de Aragón trabaja en la elaboración del nuevo marco contractual de los servicios públicos del transporte

Zaragoza, 12 de abril de 2018

regular de viajeros por carretera para Aragón, que en lo que respecta al ámbito metropolitano requiere dotarse de garantías jurídicas y competencias claras para su planificación y gestión.

Es objeto de esta Ley establecer el régimen jurídico aplicable al transporte metropolitano de viajeros, así como determinar el instrumento necesario, las directrices metropolitanas de movilidad, que permita su funcionamiento integrado y coordinado con los transportes interurbanos y urbanos y con el resto del sistema de movilidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, de modo que se garantice una accesibilidad adecuada, segura y con el mínimo impacto ambiental posible. A su vez, se da un paso más atribuyendo la posibilidad de que un consorcio de transporte metropolitano sea el depositario de varias competencias administrativas en relación con el transporte metropolitano, propiciando el funcionamiento armónico del sistema de transportes en todo el espacio metropolitano.

Supone un escenario de actuación con las suficientes garantías para el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza que, a diferencia del resto de consorcios de transportes análogos que operan en otros ámbitos metropolitanos del territorio nacional, no ha contado hasta la fecha con una referencia legislativa autonómica que desarrolle y regule su ámbito de actividad. Con este anteproyecto de Ley se le da ya carta de naturaleza, estableciéndose su carácter de consorcio de transporte metropolitano y atribuyéndole desde la entrada en vigor de la misma la competencia sobre la planificación, ordenación, coordinación, y gestión del transporte metropolitano.

Se introduce, elevando con ello a rango de Ley, el concepto de sistema tarifario integrado, definido como el conjunto de medios dispuestos al objeto de conformar un marco tarifario homogéneo y común en todo el sistema de transporte público de un ámbito territorial declarado de utilidad e interés metropolitano. Con él se persigue la consolidación del pago por viaje, bonificando los transbordos y favorecer las sinergias del sistema de transporte público metropolitano.

La titularidad del sistema tarifario integrado es pública y de gestión única en el conjunto del ámbito metropolitano y en caso de crearse un consorcio de transporte metropolitano, éste asumirá su gestión para lo que establecerá unas normas de funcionamiento que incluyan las de distribución de ingresos y compensación a las empresas prestadoras de los servicios de transporte público en cumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas.

Por último, en materia de financiación se reconoce el hecho de que los transportes metropolitanos pueden precisar para su sostenibilidad de un cierto grado de apoyo público a través de compensaciones económicas en línea con el Reglamento 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Zaragoza, 12 de abril de 2018

El anteproyecto de ley se compone de 8 artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria y dos disposiciones finales. Su articulado se estructura en los siguientes cuatro capítulos: Capítulo I. Normas generales; Capítulo II. Planificación; Capítulo III. Organización y Capítulo IV. Financiación.

La dotación de un marco regulatorio propio para el transporte metropolitano da continuidad al actual escenario desarrollado hasta la fecha en torno al Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, superando las limitaciones aludidas en puntos anteriores y prevé la posibilidad otorgar dicho carácter en nuevas áreas en las que se declare su transporte de utilidad y e interés metropolitano.

CAPÍTULO I Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. Es objeto de la presente Ley establecer el régimen jurídico aplicable al transporte metropolitano de viajeros, así como determinar los instrumentos necesarios que permitan su funcionamiento integrado y coordinado con los demás modos de transporte y con el resto del sistema de movilidad de la Comunidad Autónoma de Aragón, garantizándose una accesibilidad adecuada, segura y con el mínimo impacto ambiental posible.
2. La presente Ley será de aplicación al transporte metropolitano de viajeros que se preste íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de esta Ley, se considera:

1. Transporte metropolitano de viajeros: el conjunto de servicios, tráficos, sistema tarifario integrado, infraestructuras y actividades auxiliares y complementarias de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general declarados de interés y utilidad metropolitana.
2. Servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general declarados de interés y utilidad metropolitana: aquellos servicios y sus tráficos de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general, urbanos e interurbanos, que discurren íntegramente por un ámbito declarado de interés y utilidad metropolitana y que sean calificados como tales.
3. Infraestructuras, actividades auxiliares y complementarias de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general declarados de interés y utilidad metropolitana. Se incluyen, al menos, las siguientes:
 - a) Los intercambiadores de alcance metropolitano.
 - b) Los aparcamientos de disuasión y otros elementos de intermodalidad, en especial, los que faciliten los intercambios hacia los modos no motorizados.
 - c) Los sistemas tecnológicos y de información que dan sustento a la integración de los

transportes.

d) Los elementos que configuran una imagen y relación con los usuarios unitarias del sistema de transporte metropolitano.

e) Con carácter general, aquellas actividades necesarias para la concreción de la red integrada de transporte que requieran la concertación entre administraciones concurrentes en el ámbito metropolitano.

4. Ámbito de transporte de interés y utilidad metropolitana: aquella área geográfica constituida por municipios contiguos y completos entre los cuales se produzcan influencias recíprocas de movilidad derivadas de su interrelación económica, laboral o social.

5. Interés y utilidad metropolitano: declaración contenida en las directrices metropolitanas de movilidad y aprobada según los términos de esta Ley, de aquellos servicios, tráficos, sistema tarifario integrado, infraestructuras y actividades auxiliares y complementarias de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general que sean imprescindibles en la constitución y efectiva gestión de un sistema de transporte público de ámbito metropolitano para la obtención de economías de escala, la aplicación de un sistema tarifario integrado, el acceso a equipamientos e infraestructuras singulares de carácter supramunicipal o la mejor coordinación entre las administraciones y entidades públicas competentes.

6. Sistema tarifario integrado: el conjunto de medios dispuestos al objeto de conformar un marco tarifario homogéneo y común en todo el sistema de transporte público de un ámbito territorial declarado de utilidad e interés metropolitano.

7. Movilidad: Conjunto de desplazamientos que realizan las personas y las mercancías en cualquier medio de transporte y por motivo ocupacional, personal, lúdico o cualquier otro.

Artículo 3. Competencias.

1. Los municipios son competentes en el ámbito del transporte público regular de viajeros por carretera, con carácter general, para aquello que la legislación de transportes urbanos les atribuya.

2. Corresponde a la Comunidad Autónoma, sin perjuicio de otras atribuciones, las siguientes competencias:

a) La planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios de transporte público interurbano de viajeros.

b) La coordinación de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general urbano y de interés y utilidad metropolitano con el interurbano, promoviendo y aprobando cuantos instrumentos de integración de dichos transportes sean necesarios para conseguir la armonización de todos los ámbitos territoriales.

c) La aprobación y modificación de las directrices metropolitanas de movilidad de conformidad con lo previsto en esta Ley.

3. Los consorcios de transporte metropolitano regulados por la presente Ley podrán asumir en su ámbito territorial el ejercicio de las competencias de planificación,

Zaragoza, 12 de abril de 2018.

ordenación, coordinación y gestión, incluyendo la licitación de los servicios e infraestructuras, actividades auxiliares y complementarias de transporte declarados de interés y utilidad metropolitana en los términos que se concreten en las directrices metropolitanas de movilidad.

4. La declaración de un servicio; tráfico, sistema tarifario integrado, infraestructura y actividad auxiliar y complementarias de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general de interés y utilidad metropolitana no determina la pérdida de su titularidad por la administración respectiva, pero el ejercicio de sus competencias y de sus potestades administrativas se desarrollarán de acuerdo con lo previsto en la propia declaración, en la presente Ley y, en su caso, en las directrices metropolitanas de movilidad.

5. Las administraciones públicas titulares de los distintos servicios de transporte público presentes en un mismo ámbito metropolitano deben garantizar la coordinación y complementariedad entre los mismos.

CAPÍTULO II

Planificación

Artículo 4. *Directrices metropolitanas de movilidad.*

1. La planificación, ordenación, coordinación del transporte metropolitano se instrumentará mediante las correspondientes directrices metropolitanas de movilidad.
2. Las directrices metropolitanas de movilidad es el documento o conjunto de documentos a través de los cuales se determinarán las principales líneas de actuación del transporte metropolitano en su ámbito territorial de actuación, constituyéndose como instrumento de referencia para guiar la acción pública y, en su caso, privada en materia de movilidad metropolitana.
3. En las directrices metropolitanas de movilidad se contemplarán, al menos, las siguientes determinaciones:
 - a) Los servicios, tráficos, sistema tarifario integrado, infraestructuras y actividades complementarias y auxiliares de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general que se declaren de interés y utilidad metropolitana, su ordenación y estructura;
 - b) La delimitación de su área geográfica de implantación, que coincidirá con el ámbito de transporte de interés y utilidad metropolitana;
 - c) El análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte de viajeros;
 - d) Los objetivos, criterios y modelo de movilidad a implementar en el área metropolitana;
 - e) El marco de ordenación y las instrucciones de coordinación para las Administraciones titulares y consorcio de transporte metropolitano dentro de su ámbito territorial;
 - f) El marco y régimen tarifario de los servicios considerados de utilidad metropolitana, determinándose la procedencia de los recursos destinados a cubrir los costes de su funcionamiento, así como los criterios para el reparto de ingresos y posibles

compensaciones por obligaciones de servicio público y las normas a seguir para la contabilización homogénea de costes e ingresos por los diversos operadores.

g) Otras actuaciones de promoción de unos patrones de movilidad sostenible en el ámbito de transporte de interés y utilidad metropolitana.

h) La justificación de la adecuación a la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón.

i) Los plazos de revisión, supuestos de modificación y la determinación de aquellos que tienen el carácter de sustancial.

j) Las determinaciones que se exijan reglamentariamente.

Artículo 5. Tramitación y efectos de las directrices metropolitanas de movilidad.

1. La elaboración y aprobación inicial de las directrices metropolitanas de movilidad se realizarán por el Departamento competente en materia de transportes.

2. La aprobación definitiva corresponderá al Gobierno de Aragón, previa audiencia a las entidades locales integradas en el área geográfica de implantación y previo informe de los órganos consultivos de ámbito autonómico en las materias de ordenación del territorio, medio ambiente y transportes.

3. Las modificaciones de las directrices metropolitanas de movilidad podrán ser de carácter sustancial o no sustancial. Las modificaciones no sustanciales serán aprobadas por el Departamento competente en materia de transportes a propuesta, si se hubiera constituido, del consorcio de transporte metropolitano del área geográfica correspondiente. Las modificaciones sustanciales serán aprobadas según lo establecido en apartado anterior.

4. En todo caso, las modificaciones que afecten a la declaración concreta de servicios, tráficos, sistema tarifario integrado, infraestructuras y actividades complementarias y auxiliares de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general como de interés y utilidad metropolitana tendrán siempre el carácter de sustancial. El mismo carácter tendrá aquella modificación que altere el ámbito geográfico constitutivo del área declarada de interés y utilidad metropolitanos.

5. Una vez aprobadas definitivamente y publicadas en el Boletín Oficial de Aragón, las directrices metropolitanas de movilidad tendrán naturaleza jurídica de norma reglamentaria autonómica, siendo de vigencia indefinida y obligatoria dentro de su ámbito de aplicación.

6. Las determinaciones de las directrices metropolitanas de movilidad serán incorporadas por los instrumentos de planificación de rango inferior y, en general, por los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y sectorial.

CAPÍTULO III
Organización

Artículo 6. Los consorcios de transporte metropolitano.

1. La Comunidad Autónoma de Aragón promoverá en aquel ámbito de transporte de interés y utilidad metropolitana que se justifique, bien a iniciativa propia o a instancia de entes locales interesados, la creación de un consorcio de transporte metropolitano,

Zaragoza, 12 de abril de 2018

con las facultades, competencias y potestades administrativas necesarias para garantizar el eficiente cumplimiento de las determinaciones fijadas en las directrices metropolitanas de movilidad.

2. Los consorcios de transporte metropolitano son entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada, creadas mediante convenio por varias Administraciones Públicas o entidades integrantes del sector público institucional, entre sí o con participación de entidades privadas.

3. La creación de un consorcio de transporte metropolitano supondrá la asunción de las competencias descritas en el artículo 3.3 de la Ley, en el ámbito de cada área geográfica de interés metropolitano delimitada, y la gestión de las directrices metropolitanas de movilidad reguladas en el Capítulo II de la Ley.

4. Los consorcios de transporte metropolitano se regirán por la normativa básica del Estado, por lo establecido en esta Ley, en la normativa autonómica de desarrollo, en las directrices metropolitanas de movilidad y por sus estatutos.

5. Los estatutos de cada consorcio de transporte metropolitano determinarán la Administración Pública a la que estará adscrito, así como su régimen orgánico, funcional y financiero de conformidad con lo previsto en el ordenamiento jurídico.

CAPÍTULO IV Financiación

Artículo 7. Sistema tarifario integrado.

1. Las Administraciones titulares de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general declarados de interés y utilidad metropolitanos deben garantizar la existencia de un sistema tarifario integrado que consolide el pago por viaje, bonificando los transbordos y favoreciendo las sinergias del sistema de transporte público metropolitano.

2. La titularidad del sistema tarifario integrado es pública y de gestión única en el conjunto del ámbito metropolitano, sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a las distintas administraciones concurrentes en el ámbito.

3. En caso de haberse constituido un consorcio de transporte metropolitano, éste asumirá la gestión del sistema tarifario integrado, para lo que establecerá unas normas de funcionamiento y gestión que incluyan las de distribución de ingresos y compensación a las empresas prestadoras de los servicios de transporte público en el marco financiero definido por esta Ley.

Artículo 8. Financiación del transporte metropolitano.

1. Las administraciones públicas titulares de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general deben garantizar el equilibrio financiero del conjunto del sistema de transporte metropolitano, teniendo en consideración la imposición a los prestadores de obligaciones de servicio público. Consignarán, a tal efecto, el presupuesto en cada ejercicio y, en su caso, los plurianuales que garanticen el cumplimiento de sus compromisos.

Zaragoza, 12 de abril de 2018.

Disposición adicional segunda. Declaraciones de interés general previas.

Los servicios de transporte público y sus actividades auxiliares y complementarias que, con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley, hubieran sido declarados por la Comunidad Autónoma de Aragón como de interés o utilidad general en términos análogos o equivalentes al regulado en esta ley para la utilidad metropolitana se considerarán declarados de utilidad metropolitana a los efectos establecidos en la misma.

Disposición transitoria única. Consorcio Transportes del Área de Zaragoza.

El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, será considerado, a los efectos de esta Ley, consorcio de transporte metropolitano.

Las directrices metropolitanas de movilidad del área geográfica de interés y utilidad metropolitana del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza serán redactadas por éste y aprobadas inicialmente por el Departamento competente en materia de transportes.

La aprobación definitiva corresponderá al Gobierno de Aragón, previa audiencia a las entidades locales integradas en el área geográfica de implantación y previo informe de los órganos consultivos de ámbito autonómico en las materias de ordenación del territorio, medio ambiente y transportes.

El Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza gestionará, incluyendo su licitación, los servicios, tráficos, sistema tarifario integrado, infraestructuras y actividades complementarias y auxiliares de transporte público regular de viajeros por carretera incluidos en su ámbito geográfico y resultantes de la planificación del futuro mapa de servicios de transporte desarrollado por la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras por caducidad de las concesiones vigentes.

Disposición final primera. Autorización al Gobierno de Aragón para desarrollar reglamentariamente esta Ley.

Se autoriza al Gobierno de Aragón para que dicte, a propuesta del Departamento responsable de transportes, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta Ley.

Disposición final segunda.

La presente Ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial de Aragón.

2. Las aportaciones de las administraciones públicas al sistema de transporte público metropolitano deben resultar proporcionales a las necesidades de movilidad de cada ámbito y ponderadas en función del número de habitantes, la extensión territorial y densidad de población y la previsión de demanda y oferta de servicios, al objeto de favorecer el reequilibrio territorial y el despliegue de la red de transporte público dentro de cada ámbito metropolitano y en el conjunto de Aragón.

3. La financiación del sistema de transporte metropolitano podrá realizarse, entre otros, con los siguientes ingresos:

- a) Los procedentes de las recaudaciones obtenidas directamente de los usuarios de los servicios.
- b) Las aportaciones que pudieran realizar las distintas administraciones públicas de conformidad, en su caso, con los convenios y contratos que pudieran suscribirse en compensación por las imposiciones de obligaciones de servicio público que se establezcan.
- c) Las aportaciones que pudieran realizar entes privados dirigidos a financiar cualquier intervención en el sistema de transporte metropolitano.
- d) Las recaudaciones de tributos que se pudieran aplicar con esta específica finalidad.
- e) Otros ingresos comerciales e ingresos atípicos generados por la gestión del sistema de transporte público metropolitano.
- f) Por cualquier otra forma prevista en el ordenamiento jurídico.

4. Cuando se haya creado un consorcio de transporte metropolitano las aportaciones dirigidas al equilibrio financiero del transporte metropolitano provenientes de las administraciones titulares de los servicios de transporte metropolitano se realizarán a través del propio consorcio de transporte.

5. Las reducciones, bonificaciones y subvenciones a las tarifas del transporte metropolitano destinadas a determinados colectivos de personas y financiadas con cargo a los programas específicos destinados a estos fines en los presupuestos de los organismos o entidades públicas o privadas responsables de la ejecución de las políticas correspondientes serán aportadas para la financiación del transporte metropolitano mediante los convenios que corresponda.

6. Las administraciones públicas y los consorcios de transporte metropolitano podrán suscribir convenios de colaboración para la financiación o ejecución de las infraestructuras del sistema de transporte recogido en las directrices metropolitanas de movilidad.

7. El presupuesto de los consorcios de transporte metropolitano se financiará mediante las transferencias y aportaciones realizadas por las administraciones públicas que lo integran y el resto de ingresos previstos en la presente Ley para el sistema de transporte metropolitano o que les asignen sus estatutos.

Disposición adicional primera. Referencias de género.

Las menciones genéricas en masculino que aparecen en el articulado de esta Ley, se entenderán referidas a su correspondiente femenino.