



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE
HUELVA**



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, el 31 de Agosto de 2010 suscribió Convenio de Colaboración entre la entonces Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva.

1.2 Estructura de la sección

Así mismo en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019 del Consejo de Gobierno se ha instado a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio a realizar las actuaciones necesarias para la elaboración de un plan en materia de infraestructuras del transporte: el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027. La nueva estrategia apostará 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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DEL TRANSPORTE METROPOLITANO

Se propone, mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte público metropolitano, mediante el fomento del transporte público y del transbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte, la bicicleta y mejorando la calidad del servicio del transporte público.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Capítulo I, comprende los gastos de retribuciones de personal del Consorcio, así como cargas sociales, formación.



Capítulo II, incluye los gastos estructurales de la sede del consorcio, así como la conservación y mantenimiento de paradas y marquesinas, el servicio de recaudación de la red de ventas, y los gastos del Centro de Atención al Usuario.

Capítulo IV, destinada al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.

Capítulo VI, incluye las inversiones de la entidad a realizar en infraestructura (marquesinas y apeaderos), como en sistema de información para la sede del Consorcio.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	288.078	11,8
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	205.550	8,4
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.750.995	71,6
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.244.623	91,8
6 INVERSIONES REALES	200.000	8,2
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	200.000	8,2
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.444.623	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.444.623	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El Capítulo más importe del Consorcio es el IV, "Aportaciones a Empresas Privadas" destinado a la compensación por la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

- * Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw 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.
- * Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración
- * Previsión de impacto en la demanda relacionada con el COVID-19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gasto se incluye en la funcional 51B " Movilidad, infraestructuras viarias y Transportes"

Programa	2021	%
----------	------	---



Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.444.623	100,0
TOTAL	2.444.623	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Los Consorcios de Transporte son entidades 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.

Los Consorcios de Transporte tienen 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.

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.

En concreto el ámbito del CTHU lo constituyen 21 municipios de los 80 existentes en la provincia, que concentran el 78% de la población provincial.

Destacar el papel del CTHU como Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).

Así como la participación de las entidades locales a través del mismo, en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse dado que el viaje tipo en el área metropolitana como sucede en el resto de áreas metropolitanas de Andalucía, requiere al menos, de dos etapas de viaje, siendo una de ellas urbana.

Muestra de los significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios se reflejan en el carácter interoperable de la tarjeta de transporte del Consorcio puede ser usada en los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos de Huelva y se prevé se integren nuevos servicios urbanos operativos en el ámbito, así como que permite su uso en los distintos modos de transporte integrados en el resto de Consorcios de Transporte andaluces como los distintos metros existentes en Andalucía, Sevilla, Málaga y Granada, el metrocentro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, y próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, en los servicios urbanos de las capitales provinciales, y los servicios de transporte colectivo interurbanos adscritos a los Consorcios.

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 prevista con la puesta en marcha del tranvía de la Bahía de Cádiz.

A cierre del ejercicio 2019 el Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva contaba con 56.500 tarjetas de transporte operativas y atendió una demanda de viajes en transporte público colectivo en su aglomeración urbana de 2.307.000 viajes.

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad del CTHU.



6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 MEJORAR LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA DEL TRANSPORTE METROPOLITANO

OO.1.1 FOMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO DISMINUYENDO LA PARTICIPACIÓN DEL VEHICULO 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 esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad contemplando en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

En el CTHU se prevé promover y potenciar la integración de otros operadores de transporte urbano del ámbito en su sistema tarifario, el uso del sistema de préstamo de bicicletas ampliando su dotación así como facilitando y reduciendo la tramitación del préstamo, la coordinación horaria con otros modos de transporte como el tren y servicios de transporte urbano, así como la ampliación y adaptación de la oferta de servicios a distintos perfiles de usuarios con motivos de viaje distintos a la movilidad obligada.

ACT.1.1.1 REALIZACIÓN DE PLANES, ESTUDIOS Y ANTEPROYECTOS DE ACTUACIONES

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 la planificación de la ejecución de las distintas intervenciones que se prevean en el Plan de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Huelva (aun en redacción)
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad 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.
- Indicador presupuestario con incidencia: actuaciones y estudios técnicos.

ACT.1.1.2 DESARROLLO DE MEJORAS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE EN AREAS METROPOLITANAS

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

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2021 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario; fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
- Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios
- 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.

- Se continuará con 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 .
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas
- En el año 2021, 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. Las condiciones de intermodalidad son fundamentales 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.

Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano.

OO.1.2 PLANIFICAR PARADAS BAJO LA PERSPECTIVA DE GENERO: "SEGURIDAD E INTERMODALIDAD"

Identificadas diferencias en las necesidades de movilidad metropolitana por género resulta necesario adoptar políticas diferenciadas para atenderlas, sin asumir la generalidad del patrón de movilidad masculino como representativo del global de la población del ámbito.

Además, existen diferencias de género en cuanto a la percepción de seguridad personal en el uso del transporte público. Tal percepción de seguridad se ve influida o afectada por factores como la propia localización de la parada de subida o bajada del autobús, la hora del desplazamiento, la iluminación, concurrencia y el tipo de público que transite por la zona, la limpieza, entre otros.

Para ello se realizarán esfuerzos en la implantación de paradas de subida/bajada a la demanda en servicios nocturnos, así como un refuerzo en el mantenimiento e iluminación de paradas y marquesinas.

ACT.1.2.1 ESTABLECIMIENTO DE PARADAS A LA DEMANDA CON POSIBILIDAD DE HORARIO NOCTURNO Y ZONAS DESPOBLADAS

La percepción del miedo y la seguridad es unos de los factores mas preocupante en las mujeres una vez que llega la noche, por lo que estableciendo las paradas a demanda en los servicios nocturnos, se puede reducir el tiempo de trayecto a pie de la usuaria a su destino; reduciendo ese miedo y haciendo el trayecto más seguro para las usuarias.