



**D. Santiago Vázquez Boyero**, secretario del Consejo de Cooperación Local de Castilla y León

### **CERTIFICO**

**Primero.-**Que en cumplimiento de las funciones que le atribuye el artículo 97.a) de la Ley 1/1998, de 4 de junio de Régimen Local de Castilla y León y el Decreto 6/2015, de 22 de enero, por el que se regula la organización y el funcionamiento del Consejo de Cooperación Local de Castilla y León, modificado por Decreto 12/2020, de 22 de octubre, el Consejo de Cooperación Local de Castilla y León, reunido en sesión celebrada el 30 de marzo de 2021, **ha tomado conocimiento del Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.**

**Segundo.-** Que en dicha reunión de fecha 30 de marzo de 2021, en relación con el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, en el punto Cuarto, se han producido las siguientes intervenciones y debates:

*"El Presidente del Consejo señala que en este punto del orden del día se somete a conocimiento del Consejo el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, cediendo la palabra al Director General de Transportes, D. Ignacio Santos Pérez, quien expondrá el contenido del expediente.*

*El Director General de Transportes comienza su exposición indicando que en este momento se encuentra sometido a información pública el proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León y señala que va a utilizar una presentación para explicar el proyecto de Decreto.*

*El Director General señala que el mapa de ordenación del transporte se aprueba como consecuencia de la ley de ordenación 9/2018 y tiene como objeto fundamental avanzar hacia la nueva legislación de todos los contratos concesionales, los cuales han vencido con la entrada en vigor del Reglamento europeo 1370 ; este reglamento nos obliga a licitar los nuevos contratos de concesión de transportes de acuerdo con la normativa europea y por tanto la finalización de los contratos concesionales que venían existiendo desde el año 1987, con la aprobación de la ley de*



*ordenación del transporte terrestre y después con la transferencia de competencias a la Comunidad Autónoma y el Decreto que después amplió las concesiones, ya no caben nuevas ampliaciones.*

*Planteamos este Decreto que consta de unos anexos y cinco artículos y que tiene un contenido muy similar a lo que podríamos entender como un instrumento urbanístico, en el sentido de que se aprobó una ley que da soporte a los principios generales, a partir de esta ley se aprueba ahora el mapa de ordenación del transporte que vendría a ser, en términos urbanísticos, parecido a lo que serían unas Directrices Generales, una Estrategia General, para descender posteriormente a los proyectos de explotación que es donde ya se ve todo el terreno, las expediciones, los horarios, el tipo de vehículo, el contenido económico del contrato etc. y acabar con la licitación.*

*En este Decreto hay 5 artículos, en primer lugar hay un anexo I referido a un documento de diagnóstico, en segundo lugar hay un documento de planificación donde se establecen los ejes estratégicos y los objetivos fundamentales y luego hay unas directrices o determinaciones de ordenación en las que se establecen los criterios para su implementación. El documento de diagnóstico no tiene carácter normativo, sí lo tienen tanto las determinaciones de planificación, que son vinculantes para los futuros proyectos de explotación y respecto a las determinaciones de ordenación son vinculantes en unos casos y en otros no. Este es el eje del mapa, con unos ejes estratégicos, objetivos y unos criterios para implementarlos a través de los proyectos de explotación y de los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano en las unidades funcionales urbanas.*

*Los ejes establecidos son tres ejes que están vinculados a la estrategia de movilidad sostenible del Ministerio de Transportes y por tanto casan con la estrategia de movilidad que está tramitando en este momento el Ministerio de Transportes, y que también se va a plasmar en una futura ley de movilidad y financiación, y en este sentido nosotros estamos alineados con los ejes seguidos por el Ministerio.*

*Los ejes estratégicos son: un transporte comprometido con la ciudadanía, con la sostenibilidad y con la modernización tecnológica.*

*En cuanto al transporte comprometido con la ciudadanía este eje estratégico se concreta en tres objetivos fundamentales: Compromiso de movilidad con el medio rural, Compromiso de movilidad en Áreas Urbanas y Periurbanas es decir lo que ahora se llama conurbación y un compromiso con la participación pública activa.*

*El compromiso con la movilidad en el medio rural se basa en cuatro puntos para lograr la cobertura total de la población, es decir que todos los núcleos de población de Castilla y León tengan transporte público de viajeros, para ello vamos a un sistema basado en zonas en servicios*



*integrales zonales, en concesiones zonales donde se licita la totalidad del transporte tanto de uso general como el especial; también establecemos en el mapa unos flujos de líneas que nos establece como debe de moverse en los proyectos de explotación el transporte; los núcleos de población vinculados a una cabecera deben de conectarse y también con la capital de la provincia, que debe haber una conexión intermodal con las estaciones de ferrocarril y de autobuses donde se presten servicios de competencia autonómica y también una conexión con las áreas de influencia socioeconómica y con los polígonos industriales. Para ello en el mundo rural vamos a la generalización del transporte a la demanda como modo normal y básico de dar servicio entre los núcleos de población y la cabecera, también a la integración del transporte escolar y regular que ya hemos avanzado hasta ahora con más de 800 rutas y la implantación del bono rural gratuito, que sirva para conectar los núcleos de población con la cabecera donde están los servicios sanitarios, educativos, sociales, labores administrativas y actividad comercial; todo ello con una cobertura total a la población, considerando el transporte como un complemento a esos servicios públicos esenciales.*

*Desde el punto de vista de la movilidad en las áreas urbanas y periurbanas, lo que buscamos es una nueva gobernanza del transporte público, la coordinación entre administraciones y modos de transporte, por tanto buscamos conseguir esa gestión conjunta del transporte urbano y metropolitano. incluso en aquellas ciudades como puede ser León en las que hay otro modo de transporte ferroviario que se puede incorporar en el área metropolitana y conseguir esa coordinación a través de las mancomunidades de interés general o bien a través de los consorcios, para ello proponemos la creación de planes de movilidad sostenible de ámbito metropolitano y esa prestación conjunta del servicio de transporte y por supuesto la creación de títulos de viaje interoperables entre la administración con competencia en el ámbito urbano con la administración con competencia en el área metropolitana.*

*Desde el punto de vista de la participación pública activa, en primer lugar integrarnos en ese sistema de movilidad que ha propuesto el Ministerio de Transporte y crear un punto de acceso a la información autonómico, donde se dé información de todos los servicios de transporte que permita conocer en tiempo real por donde está pasando el autobús y que permita la compra de billetes e integrar este punto de acceso de información en el sistema nacional de movilidad propuesto por el Gobierno de España. También la creación de una imagen de marca en los autobuses, de una página web y una aplicación móvil de información y reserva de viajes, foros de seguimiento, redes sociales para tener un feedback de cómo está actuando, una vez se ponga en marcha, y también valoración y encuestas de satisfacción.*

*En cuanto al compromiso con la sostenibilidad, es un compromiso con la sostenibilidad total no solo ambiental sino también social y económica.*



*El tema de la sostenibilidad ambiental no hace falta explicarlo mucho, se basa en la potenciación de la utilización del transporte público, la generalización del modelo de transporte a la demanda como transporte verde, mejorar la flota con utilización de tecnología y fuentes energéticas sostenibles, utilizar la contratación pública como elemento para mejorar la sostenibilidad ambiental a través de establecer criterios medioambientales en la adjudicación y ejecución de contratos. En este sentido también estamos trabajando con los planes que hemos pedido para los fondos europeos para dar este salto a la sostenibilidad ambiental, a través de energías no contaminantes.*

*La sostenibilidad social es para nosotros muy importante y se basa en conseguir el mantenimiento del tejido empresarial y el nivel empleo, es decir que el cambio de contrato, en ningún caso, suponga una pérdida de nivel de empleo y tejido empresarial, para ello el planteamiento del diálogo social para establecer la subrogación de trabajadores pactada con agentes sociales, utilizar también la contratación pública estratégica para establecer criterios sociales en la adjudicación y ejecución de contratos, permitir la subcontratación tal y como la hace la ley en un 33% de los kilómetros de la concesión y también la garantía del cumplimiento por el adjudicatario de los derechos sociales y normativa socio laboral vigente. En este sentido tenemos una contratación en lotes que permita que las pequeñas y medianas empresas de Castilla y León puedan acceder a estas contrataciones que se van a plantear, fomentando el asociacionismo y también la creación de uniones temporales de empresas que permitan que la pequeña y mediana empresa pueda seguir manteniéndose.*

*Es importante también la sostenibilidad económica con este nuevo modelo de financiación del servicio, declaración de obligación de servicio público de los nuevos servicios de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Comunidad Autónoma. Conseguir el equilibrio económico financiero de la concesión, establecer nuevos sistemas tarifarios: el Bono Rural y también el Bono único interoperable para toda Castilla y León y también establecer la calidad del servicio como un elemento vinculado al pago del contrato a través de los "bonus malus" y "bonus" que fija la calidad.*

*Por último el compromiso de la modernización tecnológica que va muy vinculado a la petición de fondos europeos "next generation". Hemos planteado varios proyectos, establecer sistemas inteligentes de transportes, en este caso la modernización en seguridad y accesibilidad, digitalización y calidad del servicio. Estas cuestiones son las que dan ese salto de modernidad, una flota moderna, conectada y muy importante la adecuación de los vehículos a las características socio territoriales de cada contrato, es decir no en todos los sitios tiene que haber un autobús o microbús sino que puede utilizarse vehículos de 7 plazas, taxis etc, adecuar los vehículos a las características de cada territorio, todoterrenos en zonas de montaña. También la accesibilidad*



*como elemento fundamental del contrato, homogeneidad en la imagen marca común, control y seguridad en las rutas de prestación conjunta y también la modernización es fundamental como criterio para valorar el contrato.*

*Un transporte inteligente, conectado, digitalizado, sistema de pago electrónico con una tarjeta interoperable, pago con código QR, pago con móvil; también un control centralizado de toda la movilidad, poder tomar decisiones sobre defectos que se puedan producir en el modelo una vez que se haya implantado y sobre todo para tener el control de todo el sistema. Una página web con un punto de información de acceso autonómico vinculado al sistema nacional de movilidad y también la contratación pública estratégica, es decir poder actuar a través de los pliegos y conseguir que la tecnología sea un elemento fundamental.*

*El tercer eje estratégico es el transporte de calidad con unos estándares mínimos de puntualidad, accesibilidad, confort, información que permitan establecer el pago al operador y también un programa de atención al cliente con una encuesta de satisfacción que nos permita retroalimentarnos y tomar decisiones.*

*Vamos a un sistema de integrados zonales en los que el que gane la concesión, transporte a la demanda, transporte regular y transporte escolar, vamos a 80 concesiones a 80 lotes que pivotará fundamentalmente a través del transporte a la demanda como eje fundamental del transporte.*

*Este es un adelanto de lo que serán los futuros proyectos de explotación, es orientativo, no está dentro del objeto del Decreto, pero es para que se vea una imagen de lo que va a ser el futuro del tejido del transporte en Castilla y León. Ello será objeto de discusión y de información pública en el proyecto de explotación cuando se someta a información pública en el último trimestre de este año, pero sirve para ver una consecución de lo que proyectamos, que es buscar esa consecución de líneas con transporte a la demanda, con transporte regular convencional y con transporte integral. Esto es lo que a los Alcaldes y Presidentes de Diputación más les interesa, cuando en el proyecto de explotación se diga cuáles son los horarios, las expediciones, dónde conectan, qué tipo de vehículo etc. en ese momento es fundamental la participación y la información pública de todas las Entidades Locales.*

*Vamos a incrementar la oferta del transporte a la demanda un 78%, llegando a 1,7 millones de usuarios y establecer una demanda en todas aquellas rutas de baja densidad de menos de 4.500 viajeros que pasarán a ser prestadas como rutas de transporte a la demanda.*

*Lo que pretendemos es llegar a la total implementación del transporte a la demanda en Castilla y León.*



*También haremos una integración del transporte escolar y regular, que ya está funcionando en estos momentos, y que permite que muchos núcleos de población tengan al menos dos expediciones diarias a unas horas muy buenas, de conexión con la cabecera de comarca.*

*Lo que se pretende es que todos los municipios y localidades estén atendidas, incrementar la oferta del transporte a la demanda y del transporte integrado y los elementos fundamentales sobre los que queremos actuar con el nuevo mapa de transportes.*

*El mapa tiene también una serie de hitos temporales que vienen recogidos. Una parte de ellos ya estamos actuando en este momento. Hemos hecho la publicidad del Reglamento Europeo, presentamos las bases, aprobamos la ley y en este momento estamos en el trámite de aprobación del mapa y en este momento nos queda la aprobación de los proyectos de explotación, la convocatoria de las licitaciones públicas y la adjudicación de los contratos.*

*El momento fundamental es cuando salgan esos anteproyectos de explotación donde vengan las expediciones, el calendario, los tráfico, los vehículos; es el momento en el que verdaderamente la colaboración de las entidades locales va a ser fundamental para poder ver todos los flujos y ver que está conforme con las necesidades del mundo rural y también con las necesidades del mundo urbano y metropolitano. Por lo que estos anteproyectos de explotación van a ser el pistoletazo de salida de toda la información pública.*

*En este momento vamos avanzando en el mapa que queremos tener aprobado en el mes de junio o julio, para de manera inmediata seguir con la tramitación, para en el primer o segundo trimestre de 2023 tener puesto en servicio un nuevo modelo de transporte.*

*Para finalizar el Director General de Carreteras e Infraestructuras señala que los anexos y el Decreto están a disposición para cualquier consulta y se ofrece para que cualquiera que quiera una exposición más detallada se le pueda dar.*

*El Presidente del Consejo pide al Director General que haga llegar la presentación que ha utilizado para así hacerla llegar a todos los miembros del Consejo.*

*Concluida la intervención, el Presidente del Consejo pregunta de forma general a todos los presentes si alguno quiere realizar alguna observación al expediente, cediendo la palabra a D. Samuel Alonso Llorente, Alcalde del Real Sitio de San Ildefonso, el cual comienza su intervención agradeciendo al Director General de Carreteras e Infraestructuras su intervención y señala que tenía cuatro o cinco preguntas que realizarle pero indica que según ha ido avanzando la exposición del Director General se le han ido aclarando. Reflexiona que una vez que el anteproyecto se someta a información pública será cuando las Entidades Locales tendremos algo que aportar desde el conocimiento propio de nuestro territorio y así estaremos pendientes para poderlo hacer.*



**Junta de  
Castilla y León**

Consejería de la Presidencia

*El Director General interviene para decir que las concesiones nuevas van a tener diez años de duración y por tanto es un proyecto de Comunidad, en el sentido de que lo que se haga va a quedar para diez años y por tanto es importante la participación de todos para poder mejorar el anteproyecto ya que será el futuro del transporte en Castilla y León.*

*A continuación el Presidente declara que se ha tomado conocimiento por el Consejo de Cooperación Local de Castilla y León del Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.*

*El Presidente despide al Director General de Transportes, agradeciéndole su intervención."*

Y para que conste, se expide la siguiente certificación, significando que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.5 de la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el acta de la sesión se encuentra pendiente de aprobación.

Valladolid, a 20 de abril de 2021

EL SECRETARIO DEL  
CONSEJO DE COOPERACIÓN LOCAL