

Alegaciones al mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

1. Consideraciones sobre el *Documento de Diagnóstico*.

1.1 Sobre la red actual de transporte público:

La exposición de la actual red de transporte público de Castilla y León presenta algunas carencias. La información sobre las concesiones de transporte de viajeros de titularidad estatal resulta fundamental porque incluyen tráficos y rutas cuyo ámbito territorial es el autonómico.

A modo de ejemplo se pueden citar los siguientes.

			Longitud
VAC-222 Madrid - Plasencia	Ruta 00000006 Navalmoro - El Barco de Ávila (A demanda)	El Barco de Ávila – Navalmoro (La Carrera)	7 km.
	Ruta 00000007 Puerto Castilla - El Barco de Ávila (A demanda)	El Barco de Ávila, Puerto Castilla	19,4 km.



PODEMOS.

CASTILLA Y LEÓN

VAC-223 Madrid – Ávila	Ruta 00000004 Ávila – Las Navas del Marqués	Ávila, Las Navas del Marqués, Tornadizos de Ávila, Navalperal de Pinares	37 km.
	Ruta 00000006 La Cañada – Ávila (A demanda)	Ávila, Tornadizos de Ávila, La Cañada (Herradón de Pinares)	22 km.
VAC-224 Madrid – Jaráiz de la Vera	Ruta 00000007 Pedro Bernardo - Avila	Ávila, Navahondilla, El Tiemblo, Cebreros, Pedro Bernardo, Gavilanes, La Adrada	134 km.
	Ruta 00000009 Sotillo de la Adrada- Ávila	Ávila, Sotillo de la Adrada, Santa María del Tiétar	83 km.
VAC-235 Burgos – Zaragoza	Ruta 00000011 Cerezo de Río Tirón – Burgos (por Castil de Peones)	Cerezo de Río Tirón, Belorado, Monasterio de Rodilla Villafranca Montes de Oca, Burgos	76 km.
	Ruta 00000012 Pradoluengo - Belorado	Pradoluengo, Villagalijo, Belorado	16 km.
	Ruta 00000014 Cerratón de Juarros – Olmos de Atapuerca	Cerratón de Juarros, Arraya de Oca, Villaescusa la Sombría, Barrios de Colina, Atapuerca	27 km.



	Ruta 00000018 Burgos – Belorado	Burgos, Ibeas de Juarros, Villafranca Montes de Oca, Belorado	48 km.
	Ruta 00000020 Burgos – Rubena	Burgos, Rubena	11 km.
VAC-242 Madrid – Aranda de Duero – El Burgo de Osma	Ruta 00000004 Santo Tomé del Puerto – El Burgo de Osma	Santo Tomé del Puerto, Riaza, Ayllón, San Esteban de Gormaz, El Burgo de Osma	76 km.
VAC-246 Madrid – Segovia con prolongación a Melgar de Fernamental	Ruta 00000006 El Espinar – Segovia (por Ortigosa del Monte y La Losa)	El Espinar, Ortigosa del Monte, La Losa, Otero de Herreros, Segovia	50 km.
VAC-247 Madrid – Aldeanueva del Camino	Ruta 00000004 El Barco de Ávila – Ávila (con paradas a demanda)	El Barco de Ávila, San Lorenzo de Tormes, Santiago del Collado, Piedrahita, Ávila	88 km.
	Ruta 00000006 El Barco de Ávila – Piedrahita (con paradas a demanda)	El Barco de Ávila, San Lorenzo de Tormes, Santiago del Collado, Piedrahita	23 km.



Estas rutas proceden de aquellos contratos cuya información está publicada en el Ministerio de Movilidad, por lo que en realidad, serían más. Algunas están recogidas en la lista de rutas de las principales estaciones páginas (62-91), pero si comparamos la tabla anterior con lo indicado en el documento, en este no figura completo.

A esto se añaden otros tráficos internos de Castilla y León que forman parte de concesiones de titularidad estatal, pero cuyas rutas transcurren por territorios de otra Comunidad. Dada la prohibición de tráficos coincidentes (Ley 16/1987, artículo 72.1, recogido en la página 105 del documento), la Comunidad Autónoma no podría establecer servicios cuyos tráficos ya estén cubiertos con otras concesiones.

Además, la tabla *Concesiones estatales con tráfico en la Comunidad Autónoma (VAC)* (página 147) resulta confusa por el empleo de la palabra *tráfico*, que se define en la LOTT como la relación de poblaciones entre las que se realiza el servicio de transporte. Y este no es el significado que se aplicaría en este caso.

En el caso de la concesión VAC-234, Irún – Algeciras, los únicos puntos de parada en Castilla y León son Miranda de Ebro, Burgos y Aranda de Duero, cuyos tráficos entre sí están excluidos para esta concesión (siendo posible únicamente, viajar con origen o destino en otras paradas). La inclusión de esta concesión junto con otras que sí tienen tráficos internos en nuestra Comunidad o incluso rutas completas, no ayuda a la comprensión de la oferta existente.

Las concesiones estatales tienen tres tipos de afección sobre la movilidad de la Comunidad Autónoma:

- Rutas sin tráficos internos en la Comunidad Autónoma. Supone que únicamente sirven para viajar desde localidades castellanas y leonesas a otras exteriores a la Comunidad. En este caso, el interés consiste en facilitar el acceso a esas paradas desde otros núcleos de población.
- Rutas con tráficos internos en la Comunidad Autónoma. Contienen viajes con origen y destino dentro de Castilla y León. El interés en este caso es integrar estas rutas en la red autonómica, en las modalidades oportunas.
- Rutas con tráficos internos y externos. Permiten tanto viajar dentro de Castilla y León como a otros puntos exteriores. La integración de los tráficos internos puede resultar más complicada.



La segregación de tráficos internos implica la plena competencia autonómica sobre los servicios. Sin embargo, se corre el riesgo de que, al ser necesarios dos operadores para servicios que actualmente presta uno, se reduzca la rentabilidad y por tanto, a largo plazo la oferta.

En conclusión, el mapa de ordenación debería contener de forma separada pero detallada los tráficos entre poblaciones de Castilla y León que estén incluidos en concesiones de titularidad estatal, así como explicar los mecanismos que permitirían, si ello es posible, su integración en el sistema zonal que se pretenden aplicar.

Habría resultado ilustrativo, si fuera posible encontrar la información, una comparación entre el número de viajeros y los costes públicos de los transportes regular de uso general y el transporte a demanda.

Sobre el transporte metropolitano, puede ser interesante incluir información sobre el número de viajeros de los respectivos servicios urbanos:

	Población	Viaj. metropolitano	Viajeros urbano
Burgos	193.506	85.318	12.785.659
León	199.847	1.721.210	3.850.000
Salamanca	196.384	2.537.305	13.000.000
Segovia	80.553	558.439	3.239.429
Valladolid	409.580	2.406.385	25.599.092

Los datos son los correspondientes al ejercicio 2018. Se han obtenido consultando webs de noticias, salvo en el caso de Valladolid, que procede de la memoria de la empresa municipal AUVASA; en esta ciudad hay que tener en cuenta



que este operador urbano también realiza itinerarios metropolitanos. En cuanto a León y Salamanca, son datos aproximados.

Una carencia del diagnóstico es tratar el transporte metropolitano desde el punto de vista estrictamente institucional. Esto supone haber dejado de lado, por ejemplo, el transporte de Palencia a los municipios de su corona; donde, sin existir un transporte metropolitano constituido como tal, la oferta es mayor que la de Burgos.

1.2. Sobre los polos de atracción del transporte.

El documento de diagnóstico recoge como polos de atracción del transporte los equipamientos sanitarios (centros de salud, hospitales), equipamientos educativos (colegios de educación primaria e institutos), polígonos industriales y puntos intermodales. Sin embargo, se echan de menos los centros universitarios, al igual que podría ser interesante, aunque más complejo, incorporar los núcleos con mayor relevancia comercial a nivel comarcal.

En cuanto a las estaciones de autobuses, por un lado se enumeran en un listado de las páginas 148 y 149, donde se recogen 69 estaciones. Sin embargo, algunas de ellas se han catalogado dentro de los principales puntos intermodales (mapa de la página 96), correspondientes a las estaciones de las nueve capitales y otras diez localidades (Aranda de Duero, Astorga, La Bañeza, Béjar, Benavente, Ciudad Rodrigo, Cuéllar, Guardo, Ponferrada y Villablino).

Se entiende que estas estaciones cumplen dos funciones. Por un lado, canalizan los flujos de transporte de ámbito autonómico. Por otro, sirven de acceso a tráficos hacia y desde el exterior de la Comunidad, lo que refuerza su importancia a la hora de planificar la movilidad.

Sin embargo, no se explica qué criterios se aplican para determinar que una estación se considere o no como principal punto intermodal. Podría ser por número de expediciones, posibilidad de conexiones hacia el exterior, número de viajeros, etc. Pero no se indica.



Sería más interesante, aunque quizá más difícil de obtener, la cantidad de viajeros- kilómetro de las rutas autonómicas que simplemente el número de viajeros (páginas 116-116).

Un problema general que dificulta la correcta y precisa lectura del documento es la falta de listas de municipios que acompañen a los mapas, que, por otro lado, no están hechos en un formato que permita aumentar el zoom para una mejor lectura. Este problema se extiende a la lista de puntos de demanda de transporte, a la evolución del transporte a la demanda, y, desde luego, a la delimitación de las zonas de transporte. Dada la gran cantidad de municipios de nuestra Comunidad, esta carencia es relevante.

Este problema es verdaderamente claro en los mapas de evolución del transporte a la demanda (páginas 122 a 126), donde tampoco se informa de los años a que hace referencia cada uno de ellos.

2. Consideraciones sobre las *Determinaciones de ordenación y coordinación*.

2.1. Sobre los criterios de prestación y condiciones de explotación.

Al emplearse, tanto en la Ley como en el mapa, los mismos términos genéricos, puede costar diferenciar el servicio integrado zonal de la prestación conjunta del transporte regular y escolar.

El servicio integrado zonal tiene una implicación administrativa y contractual. Tiene dos efectos. El primero, la sustitución de la tradicional concesión lineal, basada en una ruta con varios puntos, con eventuales ramificaciones, por una concesión que incluye el conjunto de servicios que interconectan los puntos situados en una zona, y, eventualmente, alguna de las conexiones con puntos exteriores a la zona. En segundo lugar, conlleva que el mismo contrato incluye las diferentes modalidades de transporte: regular de uso general con expediciones obligatorias, regular de uso general a la demanda y regular de uso especial escolar.



En cambio, la prestación conjunta del transporte regular y escolar tiene una implicación funcional. Supone que un mismo vehículo, en una misma expedición, es empleado tanto por público en general como por escolares.

La clasificación de lotes de concesiones por zonas plantea algunas dudas cuando se contrasta con otros apartados del mapa. Al margen de eso, de nuevo, la información resulta poco clara al no indicarse los municipios contenidos en cada zona.

Si los mapas de servicios integrados zonales (páginas 193-202) incluyen los servicios a demanda, ¿qué significa el mapa de la página 188? ¿Por qué en este mapa hay puntos del mismo color en zonas adyacentes?

Con respecto a los flujos de movilidad, estos ya existen, y por tanto, es el modelo conceptual y la oferta de transporte público la que debe adaptarse a aquellos, y no al revés como indica el mapa (página 203).

Si unimos la estratificación de la oferta de transporte con las zonas de los servicios integrados zonales, veremos que únicamente el estrato 1-a entra dentro de una zona de forma íntegra. Todos los demás podrán o no estar incluidos en una única zona. Por ello, cabe preguntarse cómo se integran los servicios que discurren por más de una zona en los servicios integrados. El mapa debería dar algún criterio, aunque fuese orientativo.

El ejemplo más claro es el estrato 4, la interconexión de las áreas funcionales, que, evidentemente, trasciende de las zonas. ¿Estas rutas se integran en los servicios integrados zonales o por el contrario serían objeto de contratos específicos? Y si fuera en el primer caso, ¿qué criterio se seguiría para determinar en qué zona se incluye? Todo esto queda para los proyectos de explotación, el mapa no ofrece ninguna determinación.

El estrato 1-b se correspondería a lo que entendemos por transporte metropolitano. No se han determinado características específicas, lo cual puede considerarse como una carencia. Por otro lado, se sobreentiende que este sistema está integrado en los servicios integrados zonales, pero no se indica de forma clara. De hecho los servicios zonales parecen más destinados al entorno rural.

En cuanto al estrato 2, en la medida en que se planta la conexión indirecta de núcleos de población con el municipio de referencia del área funcional urbana de influencia, puede ser interesante reforzar la necesidad de una coordinación de servicios que permita esa relación indirecta. Es decir, que si la conexión del núcleo de población



al área funcional debe hacerse en dos etapas, con un trasbordo en una infraestructura en el entorno rural, el diseño de horarios y calendarios debe facilitar la interconexión.

2.2 Sobre la coordinación con los transportes urbanos.

En la introducción de las *Determinaciones* se indican los aspectos que debe contener, según la Ley 9/2018, el mapa de ordenación. Un repaso a estos elementos nos permite ver que el mapa, tal cual está redactado, no contiene nada con respecto a la coordinación de los servicios autonómicos con el transporte público urbano. Ni siquiera se menciona qué municipios prestan actualmente este servicio.

La actividad de coordinación se remite a un escueto desarrollo de lo establecido en la Ley, con dos vías: la institucional y la de planificación. La primera mediante instituciones como son los consorcios o las mancomunidades.

Tal y como indica el mapa (página 240), el artículo 42.3 de la Ley 7/2013 establece como una de las competencias de las mancomunidades de interés general urbana el transporte intermunicipal de viajeros. Esto es totalmente chocante, porque se supone las competencias de las mancomunidades han de proceder de la normativa de régimen local, cuando precisamente, el transporte de competencia local es el urbano, únicamente.

El transporte interurbano (llamado intermunicipal en el artículo 42.3 de la Ley 7/2013) es una competencia autonómica o en su caso estatal, no municipal. Parece que este artículo da carta de naturaleza al abandono por parte de la Administración autonómica de un servicio que corresponde a su competencia. El interés de los municipios en un buen transporte metropolitano no implica que deban asumir competencias que no les corresponden.

Buena muestra de ello es que uno de los pocos casos de transporte urbano y metropolitano por mancomunidad, el de Pamplona, está regulado por una Ley Foral. Al final, es la misma complejidad normativa que un consorcio, solo que con menor implicación de la administración autonómica, que precisamente, es la titular de los servicios interurbanos.



Con respecto a los consorcios, puede ser un modelo interesante. De todos modos, hay que señalar que en Castilla y León no suele darse la gran complejidad de redes de transporte que vemos en otros lugares. La presencia de los modos ferroviarios es muy limitada o nula en las áreas metropolitanas de nuestra Comunidad, no existen núcleos de Cercanías y los municipios de las coronas metropolitanas carecen de servicio urbano propio.

Únicamente habría cierta complejidad en Valladolid y Palencia, con los servicios de Media Distancia de RENFE, o en León, con el servicio de FEVE. En el resto de casos, el transporte público del área se limita al servicio urbano del nodo poblacional y el transporte interurbano por autobús.

El comportamiento de las distintas redes tampoco es homogéneo. Retomando la tabla sobre viajeros del transporte urbano y viajeros del transporte metropolitano vemos que la diferencia entre ambos servicios oscila en una proporción de 1/150 en Burgos hasta el 1/2 en León.

Esto último implica que las soluciones de coordinación deben ser respetuosas con la autonomía local en aquellos municipios donde el transporte urbano tenga gran peso en la oferta y donde las corporaciones o los operadores públicos tengan trayectoria y conocimiento en la planificación y gestión del transporte colectivo. Todo ello, además, evitando sistemas que comprometan la gestión pública directa en aquellas ciudades donde exista, como Burgos o Valladolid.

Al final, el mapa de ordenación del transporte no realiza ninguna previsión relevante en la coordinación de los servicios autonómicos con los urbanos. Se limita a indicar la opción del consorcio, de la mancomunidad y a enumerar los apartados del contenido mínimo del Plan de Movilidad sostenible de transporte metropolitano, tomando como calco casi exacto las previsiones de la Ley 9/2018.

2.3. Sobre los requisitos básicos de la oferta de transporte.

Es muy positiva la implantación de títulos de transporte válidos en el conjunto de la Comunidad. Sería de gran utilidad que la validez se extendiese también a los servicios urbanos. En este sentido, es destacable el modelo de Andalucía, donde existe una interoperabilidad entre los distintos consorcios.



La página web también es un elemento vital. Supone un canal de información donde ofrecer los datos necesarios para que potenciales usuarios puedan utilizar el servicio. En la actualidad, la información sobre los servicios de transporte queda al albur de los operadores, de sistemas de navegación o información geográfica o incluso de los municipios.

De nuevo, se puede hacer referencia a Andalucía, concretamente a las páginas web de los consorcios de transporte andaluces. Independientemente de la oferta, a veces muy reducida, existe un canal donde se ofrece información de líneas, tarifas, itinerarios, paradas, calendarios y horarios. Esto se limita a las áreas metropolitanas, pero es muy interesante. Un portal para el conjunto del transporte público de Castilla y León sería una herramienta vital, que podría además incluir información sobre los servicios urbanos.

Con respecto a los vehículos, sería necesario tener en cuenta la posibilidad de uso de automóviles de turismo, práctica que ya se está llevando a cabo en algunas rutas en áreas con muy poca población y que facilita la introducción de la propulsión eléctrica.



Conclusiones:

- Los puntos de demanda de transporte están reseñados de forma incompleta y poco legible.
- No se ha tenido en cuenta de forma detallada la oferta de transporte de competencia estatal, ni se han previsto medidas concretas para su coordinación con la red autonómica, más allá de incluir los principales puntos de conexión.
- No se han incluido en el diagnóstico los servicios de transporte urbano ni se han establecido mecanismos de coordinación.
- El sistema integrado zonal no aclara cuestiones como su articulación con el transporte metropolitano o de aquellas conexiones que discurren por más de una zona.
- El transporte por automóviles de turismo, ya sea mediante licencias de taxi, ya sea por contratos de transporte regular, apenas se ha tenido en cuenta en el mapa.
- Es una aportación muy positiva la integración de títulos de transporte y de sistemas de información.



**Observaciones de CEOE Castilla y León al
Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del
Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León**

CEOE Castilla y León considera que este Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León

Soslaya el Principio de Transparencia y Participación

Consideramos insuficiente la habilitación a participar en la elaboración del contenido a través de la plataforma del Gobierno Abierto. Es una norma de elevado calado que debería de contar con la unanimidad de todos los empresarios profesionales del transporte de viajeros, representados por sus asociaciones provinciales tanto de transportistas de viajeros en autobús, como de taxistas, al menos no con una oferta a formular alegaciones, dado que en esta fase se encuentra ya con un proyecto prácticamente terminado, dificultándose el verdadero reflejo de todos los intereses en juego.

El Mapa de Ordenación no atiende a la realidad del contexto territorial y poblacional en el que se desenvuelve el sector del transporte de viajeros en Castilla y León

Castilla y León es la segunda región más extensa de Europa con 94.224 km², con una población de 2,41 millones de personas. Existen 2.248 municipios en más de 6.000 núcleos de población. De los 6.000 núcleos de población, 5.677 tienen menos de 1.000 habitantes, 3.888 menos de 100 habitantes, y 681 menos de 10 habitantes. Es decir, el 80 % de la población de Castilla y León vive en el 12% de los municipios, fundamentalmente en las capitales de provincia, y cabezas de Comarca.

En cuanto a las principales características de la *estructura de la población* en Castilla y León:

- La población femenina es el 50,64% del total, ligeramente superior a la masculina
- Su saldo vegetativo es negativo, ya que actualmente en Castilla y León se producen 14.253 muertes más que nacimientos cada año, lo que significa que la población se contrae y está sufriendo un proceso de envejecimiento.
- Es una de las comunidades autónomas con menos porcentaje de niños respecto a su población total, el 11,87%.
- Con un 25,36%, es una de las comunidades autónomas de España que tiene una mayor proporción de mayores de 65 años entre su población. Más del 55% de la población de la Comunidad tiene 45 años.
- Castilla y León tiene una tasa de natalidad muy baja, de tan solo el 6,24‰.
- Los castellano y leoneses, que viven de media 83,92 años, tienen una esperanza de vida muy alta comparada con la del resto de los ciudadanos de España.

- Castilla y León presenta una pirámide regresiva (o bulbo), con la base más estrecha que la zona central y un porcentaje de personas mayores significativo. Es una pirámide típica de áreas desarrolladas, con tasas de natalidad y mortalidad bajas y un crecimiento natural muy bajo. Es por tanto una sociedad envejecida y con tendencia a serlo más y con una gran dispersión de la población en toda la Comunidad Autónoma.

En relación a la conexión digital

- Existen muchos núcleos de población en Castilla y León que en el momento aún no tienen acceso a internet, e incluso sin cobertura móvil. Como ejemplo en la provincia de Soria, sólo tienen conectividad de banda ancha 21 de sus 183 municipios.

En cuanto al dimensionamiento de su tejido empresarial

- Las empresas de transporte de viajeros, tanto de autobús como de taxi, que actualmente están realizando la prestación de los servicios en las 239 concesiones actuales (148 concesiones autonómicas y 77 autorizaciones especiales junto con los taxis rurales), junto con las 812 rutas escolares integradas son,
 - en un 80% Micropymes arraigadas en Castilla y León, en su mayoría empresas de carácter familiar.
 - más del 60% de estas empresas están ubicadas en el medio rural, siendo un sector estratégico que genera un elevado número de puestos de trabajo y fija población.

En la actualidad, estamos inmersos en una profunda crisis económica y social

- Estamos viviendo la mayor pandemia sanitaria del Siglo XXI, derivada por el virus COVID-19, que hasta la fecha ha provocado más de 45.784 fallecimientos; al tiempo, se acrecienta la vulnerabilidad social y económica, teniendo que reforzar la prestación de servicios esenciales
- Uno de los retos del Plan España Puede es avanzar en la cohesión territorial y el reto demográfico: desafíos a los que se enfrenta de forma especial la Comunidad Autónoma de Castilla y León

En este contexto Territorial y Socio- Demográfico se ha desarrollado un Mapa de Ordenación del Transporte que debería superar el prisma de la eficiencia en el gasto público y servir de factor de sostenibilidad y desarrollo, para lo cual debería tener en cuenta las SIGUIENTES PREMISAS:

La reducción de concesiones previstas de 148 concesiones y 77 autorizaciones especiales a 80 concesiones, supone un descenso del 64,4% de las misma; y, ello va a suponer la desaparición del 75% de las empresas del sector que actualmente está realizando los servicios del transporte de viajeros, puesto que tanto los requerimientos técnicos como económicos van a favorecer la entrada de grandes empresas del sector

a nivel nacional, en detrimento de las pequeñas empresas locales. Esta situación va conllevar como efecto directo la pérdida de empleo y población de forma generalizada, y de manera más directa en el medio rural. En el resto de casos, sufrirán importantes mermas de ingresos, como resultado de la subcontratación de estos servicios, que a medio plazo supondrá el cierre de las mismas.

Se pretende integrar el transporte escolar dentro de las nuevas concesiones zonales. En una crisis epidemiológica de tal calado, y que se prevé un mínimo de dos años para que se pueda conseguir cierta normalidad, no es coherente que se pretenda integrar las rutas escolares con niños de diferentes edades, con personas de cierta edad avanzada, que son en la mayoría de los casos los usuarios del transporte a la demanda; a la vez que estos últimos también son los que presentan un mayor grado de vulnerabilidad ante el Covid-19. Por lo que se hace más necesario ofertar un servicio accesible y que también atienda las diferentes necesidades de los distintos tipos de usuarios.

Se indica expresamente el uso de las nuevas tecnologías TIC de implantación de sistemas altamente tecnológicos tanto en los vehículos, como para los usuarios mediante aplicaciones web y apps. Es decir, tecnificar el servicio de la explotación.

- Analizando la realidad de Castilla y León, con importantes zonas sin acceso a red de internet, y ni siquiera cobertura móvil, es inviable en estos momentos considerar que este sea un medio de contratación de los servicios por los usuarios.
- También es necesario incidir en que la edad media de los usuarios del transporte a la demanda es muy avanzada, reflejo de la situación demográfica en Castilla y León - existiendo además en esta cohorte en especial una gran brecha digital. Por ello, teniendo en cuenta esta variable, lo que parece una ventaja supone una gran barrera para el acceso a los usuarios del servicio del transporte.

No vela por el impulso a la participación de las PYMES en la contratación pública

La propia Unión Europea considera a las pequeñas y medianas empresas - PYMES – la “espinas dorsal de la economía europea”, al ser el 98% de las empresas Pymes; al igual que en España y en Castilla y León donde el 99% de las empresas son Pymes; e, igualmente, son estas entidades de menor dimensión las que más empleo crean. **Sin embargo, esta situación convive con la anomalía de que** las pymes sólo ejecutan directamente en torno al 40% de la contratación pública

Asimismo, el propio Reglamento (CE) 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, en,

- El cuarto Considerando hace referencia a los objetivos principales del Libro Blanco de la Comisión “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad”, son

garantizar servicios de transporte de viajeros seguros, eficaces y de calidad que asegure asimismo la transparencia y las buenas prestaciones de los servicios públicos de transporte de viajeros, teniendo especialmente en cuenta los factores sociales, ambientales y la ordenación del territorial

- El noveno considerando reza por “a fin de organizar sus servicios público de transporte de viajeros de la manera más adecuada a las necesidades de los ciudadanos, todas las autoridades competentes deben poder elegir libremente su operador de servicio público teniendo en cuenta los intereses de la pequeña y mediana empresa

Igualmente,

- **El Código europeo de buenas prácticas para facilitar el acceso de las pyme a los contratos públicos»** (Comisión 25.06.2008)
 - o Este código analiza las dificultades de las pymes para acceder a los contratos públicos en el UE,
 - Estas mismas limitaciones se destacan en el informe «Fomento de la participación de la pequeña y mediana empresa en los procesos de contratación pública», realizado para la Dirección General de Política de la PYME del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- El sistema de contratación pública tras la *Estrategia Europea 2020*, supone una *estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador*
- *La Directiva 2014/23/UE, de contratos de concesión*,
 - o en su primer considerando que “*debe concederse especial importancia a la mejora de las posibilidades de acceso para las PYME en todos los mercados de concesiones de la Unión*”
- *La Directiva 2014/24/UE, sobre contratación pública*,
 - o señala en su considerando 2 que la contratación pública ha de articularse “**facilitando en particular la participación de las pequeñas y medianas empresas (PYME) en la contratación pública**”, objetivo que se ha incorporado incluso en la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014 relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE
- *La Directiva 2014/23/UE, de contratos de concesión y la Directiva 2014/24/UE, sobre contratación pública* objeto de transposición en *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público* han hecho evolucionar los objetivos que la contratación pública debía atender, en lo que ha venido a denominarse como contratación pública estratégica, dejando en segundo plano la contratación pública tradicional
 - o uno de los objetivos esenciales de la nueva regulación **facilitar el acceso de las PYMES a los contratos públicos, introduciendo flexibilidad en los procedimientos, reduciendo la carga administrativa en los negocios, y evitando requisitos desproporcionados en cuanto a la posición financiera de los candidatos**

Así, y en el ámbito nacional la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público, en consonancia con este cambio de modelo marcado por Europa, estableció una serie de herramientas para facilitar y potenciar el acceso de las PYMES a la contratación pública; al tiempo que recoge este hecho de forma expresa y de manera singular en los siguientes artículos,

- Lo dispuesto en el **apartado 3º del artículo 1** “...deberá facilitarse el acceso a la contratación pública de las **pequeñas y medianas empresas**, así como de las empresas de economía social”
- Lo dispuesto en el apartado 2º del artículo 28 y estos son uno de los principios más sólidos de la LEY DE CONTRATOS DEL SECTOR PÚBLICO.

*2. Las entidades del sector público velarán por la eficiencia y el mantenimiento de los términos acordados en la ejecución de los procesos de contratación pública, favorecerán la agilización de trámites, valorarán la incorporación de consideraciones sociales, medioambientales y de innovación como aspectos positivos en los procedimientos de contratación pública y **promoverán la participación de la pequeña y mediana empresa y el acceso sin coste a la información, en los términos previstos en la presente Ley***

Este breve elenco normativo pone de relieve cómo el objetivo de potenciar la participación de las pymes en la contratación pública, es por lo tanto una meta para la que ya se dispone de herramientas normativas, a la vez que promulga hacia la búsqueda de medidas que reduzcan las dificultades que pudieran encontrar las pymes en los procesos tanto de participación como de adjudicación de contratos públicos. Este actual sistema de contratación pública ha hecho evolucionar los objetivos que la contratación pública debía atender, en lo que ha venido a denominarse como contratación pública estratégica, dejando en segundo plano la contratación pública tradicional.

- Así, se evidencia que tanto la política europea como la normativa en materia de contratación pública a nivel nacional han dado lugar un **cambio de paradigma en los objetivos y los fines de la contratación pública. La contratación pública ha pasado de concebirse exclusivamente como una herramienta destinada al aprovisionamiento de los poderes públicos, a ser entendida como un eficaz instrumento para llevar a cabo políticas públicas tan diversas como la promoción de la innovación, el fomento de las pymes o la sostenibilidad social y ambiental.** La propia Ley de Contratos del Sector Público en su Exposición de Motivos y a lo largo de todo su articulado se hace eco de este cambio de modelo.
- De forma paralela, uno de los principios que rigen este cambio de modelo es la **toma de conciencia de la importancia del rol de las PYMES en la economía europea y nacional**, así como la necesidad estratégica de facilitar el acceso a la contratación pública a las PYMES, **para evitar aspectos como la tendencia a la agregación de la demanda y la concentración de las compras.**
- Para ello, y como se ha expuesto de forma somera, la legislación europea estableció la necesidad de llevar a cabo la supresión de obstáculos indebidos al acceso de las pymes a la contratación pública a través de la exigencia de rapidez y eficiencia de los

procedimientos con plazos oportunos para presentar ofertas, la contratación electrónica, la adecuación de la configuración de los requisitos de capacidad económica o financiera hasta ahora demasiado exigentes, o la supresión de excesivas cargas administrativas, o la división en lotes que, en definitiva, influirían sobre el potencial de las PYME de cara a la creación de empleo, crecimiento e innovación

Poner el foco en las PYMES: impulsa la cohesión territorial, el progreso económico y social y el empleo

Este enfoque hacia las PYMEs dentro del sistema de contratación pública se produce en un **contexto marcado por una creciente globalización económica** en donde el acceso a la información del mercado público a través de licitaciones públicas y de la manera de interactuar de las empresas con los poderes adjudicadores que, en muchas ocasiones demandan información previa en su decisión de acudir a una licitación, acuden a la red, esto es, a las plataformas de licitación públicas en búsqueda de oportunidades de negocio.

- **Por ello, esta política de fomento de un determinado tipo de empresas dentro de la contratación pública, no trata de frenar la libertad de mercado y el crecimiento económico sino más bien todo lo contrario: promover el progreso económico y social y un alto nivel de empleo en un contexto de desarrollo equilibrado y sostenible, con incidencia en el ámbito local.**
- Asimismo, con carácter estratégico local, **el fomento de las pymes en la contratación local adiciona una serie de ventajas relacionadas con la lucha contra la despoblación en las zonas rurales**, la expansión de las estructuras de las pymes dentro del territorio al **localizar oportunidades públicas de negocio a través de la contratación pública local** o las **mayores tasas de empleabilidad local**; en consecuencia la **mejora de la económica local frente a un mercado globalizado** y una tendencia mundial a las deslocalización de las empresas.

Este Mapa también requiere dotar de más infraestructuras y nuevas rutas

- Este Mapa tendrá que contemplar la dotación de más estaciones de autobuses; red de instalaciones de recarga o suministro en la mayor parte de los pueblos
 - Crear una auténtica Red de Transporte dando servicio real a todo el territorio, capaz de adaptar el servicio a las diferentes necesidades de la población; posibilitando así el desplazamiento en todos los pueblos
- Este Mapa tendrá que planificar nuevas rutas no solo en función de la población actual de algunos pueblos o municipios, sino tratar de planificarlas en función de objetivos de repoblación y nueva ocupación que podría alcanzarse con una red de transporte realmente eficiente.
 - Este hecho podría convertir determinados núcleos poblacionales de Castilla y León en tractores de lugar de residencia y de establecimiento e instalación de empresas

La reducción de concesiones previstas de 148 concesiones y 77 autorizaciones especiales a 80 concesiones, con la integración del servicio a la demanda y el transporte escolar,

- ***Perjudica gravemente a las Pymes locales ubicadas en Castilla y León, y supone claramente ir en contra de la Estrategia Europea 2020, y la Directiva 2014/24/UE, sobre contratación pública, objeto de transposición en Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.***
- ***No favorece la cohesión territorial y la lucha contra la despoblación***
- ***No impulsa el progreso económico y social y el empleo***

**ALEGACIONES INICIALES DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZAMORA EN
RELACIÓN AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR
CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN.**

Recibido el borrador del proyecto al que nos referimos, tengo a bien aportar una serie de propuestas e ideas para que se tengan en cuenta en el futuro texto:

1. Potenciar el transporte a la demanda de manera que esté operativo en todas las localidades de la provincia.
2. Estudiar la posibilidad de compartir, cuando sea posible, el transporte escolar con otro tipo de usuarios para facilitar la movilidad de las personas en el mundo rural.
3. Crear un modelo de transporte que permita a la población de nuestra provincia, en muchos casos envejecida y sin recursos de transporte propio, el acceso adecuado a los servicios básicos (centros de salud, servicios administrativos, farmacias, tiendas de alimentación, etc.) en horarios adecuados.
4. Potenciar el transporte interurbano en aquellas áreas de la provincia que se presten para ello.
5. Crear un modelo de transporte respetuoso con el medio ambiente y que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas residentes de nuestra provincia y, en especial, en el medio rural.

Lo que expongo para su estudio y conocimiento.

Francisco José Requejo Rodríguez

Presidente de la Excm. Diputación Provincial de Zamora



JUSTIFICANTE DE RECEPCIÓN DE ASIENTO Y DOCUMENTACIÓN REGISTRAL

Oficina de registro: JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. OFICINA DEPARTAMENTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE.
CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL. - 157 DIR3: 000008261

Fecha y hora del registro de entrada: 18/12/20 14:20

Número del registro de entrada: 202015700031138

Oficina del registro original: 000010940 - REGISTRO GENERAL DE LA DIPUTACIÓN DE ZAMORA

Procede de otra Administración Pública

Fecha registro original: 17/12/2020 14:46 **Nº registro original:** 2020-S-RC-9384 **Tipo:** SALIDA

Origen

DIPUTACION DE ZAMORA - 249000

Información del registro

Destino: DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES - A07029819 DIR3: A07029819
VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y EMERGENCIAS
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

Fecha y hora de recepción en destino: 28/12/2020 12:58:48

Resumen: ALEGACIONES EN RELACIÓN AL PROYECTO DE DECRETO TRANSPORTE DE VIAJEROS- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZAMORA

Referencia de Expediente: 5376/2020

Documentación

Documentación física requerida: NO

Documentación física complementaria: NO

Documentación electrónica anexa: NO

Originales:

ALEGACIONES_EN_RELACION_AL_PROYECTO_DE_DECRETO_TRANSPORTE_DE_VIAJEROS.pdf

Información administrativa:

El registro realizado está amparado en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. De acuerdo con el artículo 31.2b de la citada Ley 39/2015, a los efectos del cómputo de plazo fijado en días hábiles, y en lo que se refiere al cumplimiento de plazos por los interesados, la presentación en un día inhábil se entenderá realizada en la primera hora del primer día hábil siguiente salvo que una norma permita expresamente la recepción en día inhábil.

MINUTA

REGISTRO DE SALIDA		
OFICINA	Nº REGISTRO	FECHA Y HORA
Oficina Central de Registro	2020-S-RC-9384	17/12/2020 14:46
RESUMEN		
ALEGACIONES EN RELACIÓN AL PROYECTO DE DECRETO TRANSPORTE DE VIAJEROS- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZAMORA		
EXPEDIENTE	TIPO DE COMUNICACIÓN	
5376/2020	Comunicación Electrónica	
NIF/CIF/DIR3	DESTINATARIO	
A07029819	Dirección General de Transportes	

SIR	
ORIGEN	
L02000049	Diputación Provincial de Zamora
O00010940	Registro General de la Diputación de Zamora
DESTINO	
A07029819	Dirección General de Transportes
O00008261	Oficina Departamental Fomento y M.A. y Agricultura, Ganadería y D.R.

DOCUMENTOS ENVIADOS

Nombre del fichero:
ALEGACIONES_EN_RELACION_AL_PROYECTO_DE_DECRETO_TRANSPORTE_DE_VIAJEROS.pdf
Tipo de documento: Alegación
Validez: Original
CSV: 4LL3F9ACCPKL63JHCT2YTM4DE
Huella digital: df57e6db4e2ebf26ada4aa83d94a8dc7ba28e8d7

