

Alegaciones Asebús sobre el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León

Primera. - VIABILIDAD ECONOMICA DEL MAPA Y FINANCIACION.

El Mapa debe garantizar la viabilidad económica de los contratos, tanto al inicio de la prestación de servicio como durante la vida de éste, de conformidad con la legislación comunitaria. Dada la situación de escasa demanda de la gran parte de los contratos, las exigencias de OSP, junto con la gratuidad de algunos servicios, exigirá aprobar una compensación económica suficiente para garantizar el equilibrio del contrato durante toda la vida de éste.

La compensación prevista en la Memoria no es suficiente para cumplir con esta exigencia legal. Es necesario un incremento de la dotación económica que garantice el mantenimiento anual y el previsible incremento de esta ante las previsiones de la Junta de evolución demográfica. La compensación económica prevista en la Memoria no es suficiente para la viabilidad económica del contrato.

Es necesario un aumento de la dotación económica y garantizar la dotación anual y su previsible incremento. El MAPA deberá tener en cuenta una visión de conjunto que considere no solo los cambios en ingresos y costes al inicio del contrato, sino también las modificaciones persistentes que se irán produciendo durante todo el plazo de vigencia, particularmente, por un lado, reducción de ingresos inicial por la gratuidad del transporte a la demanda y la conversión de gran parte del transporte regular a dicha modalidad, reducción de ingresos persistente por el decrecimiento poblacional previsto y, por otro lado, aumento de costes inicial por la inversión en nuevas tecnologías de tracción y aumento de costes persistente por la inflación.

Dentro del capítulo de ingresos, es necesario que se aclare el método de cálculo de la aportación de Educación, en particular si va a depender del número de personas en edad escolar que necesiten ser transportadas, cifra que se prevé menguante año a año. Toda esta información deberá recogerse en un estudio económico y financiero para cada anualidad, con el valor previsto de ingresos y costes de cada concepto actualizados a cada año, de tal forma que se garantice el equilibrio económico en el conjunto de la vida del contrato y no solo el primer año.

Segunda. - ESTUDIOS DE DEMANDA, COSTES Y EQUILIBRIO DEL CONTRATO.

Se han de resolver las contradicciones en los ingresos previstos y en particular, la que afecta al transporte a la demanda, ya que la Memoria prevé un transporte gratuito.

Debe incluirse un estudio pormenorizado de cuál será la demanda inicial que tenga en cuenta la realidad sociodemográfica de Castilla y León en el año 0 de los contratos y, por tanto, ha de incluir la afección de la pandemia y aquellas variaciones tendenciales desde la última evaluación de la demanda.

Debe calcularse de forma justificada cuál será la afección de la nueva política tarifaria escogida en esa demanda inicial, detallando cuál será la captación de otros medios y si se prevé la reducción de ingresos por la puesta en servicio de nuevos bonos. La viabilidad de los contratos exige contar con un **análisis de la variación** que se espera con la demanda año a año, en particular por el decrecimiento poblacional previsto.

La demanda en la que se basa el Mapa, hoy día no es real y es de suponer que tampoco lo será en los próximos años. La demanda prevista es anterior al año 2020, previa a la

drástica caída de viajeros por la pandemia. No se han actualizado los datos. El Mapa establece el riesgo y ventura de los contratos, con una situación de desequilibrio inicial, que será para toda la vida del contrato lo que impide la viabilidad económica.

El concesionario deberá prestar el servicio comprometido a pesar de que los viajeros no sean los indicados, ni la compensación sea suficiente. La evolución imprevisible de la demanda y de los costes, puede crear un desajuste acelerado de los contratos a lo largo de los años, no siendo bastante contemplar el primer año del mismo, sino que la financiación debe contemplar todo el periodo de vigencia y mostrar inequívocamente el compromiso de la Administración a aportar los recursos económicos necesarios durante todo su periodo de vigencia.

En ese contexto no entendemos que desaparezcan las aportaciones de los ayuntamientos y las diputaciones. Es necesario un esfuerzo solidario de todas las Administraciones para soportar las cargas derivadas del mantenimiento de un sistema de transporte que beneficia a todo el territorio. Viene del final

EL MAPA debe reconocer el derecho del concesionario a solicitar el equilibrio del contrato en el caso de que la demanda real sea inferior a la prevista MAPA en los proyectos y en los contratos.

Tercero. - COMPENSACIONES POR MODIFICACIONES CONTRACTUALES.

Debe establecerse en el MAPA, un reconocimiento expreso del derecho a la compensación en el caso de modificaciones de los contratos con nuevas OSP durante la explotación de este. Periódicamente, incluso anualmente, se modificarán las rutas de transporte escolar, según las necesidades que comunique la Consejería de Educación. Estas modificaciones de nuevos servicios, o eliminación, suponen una modificación del contrato, con repercusión directa en los ingresos, en los costes y en las inversiones

La Administración deberá prever las compensaciones esenciales para mantener el equilibrio económico de los indicados contratos, pues el principio de riesgo y ventura no impide, sino que obliga a resarcir al contratista por las nuevas obligaciones de servicio público que se le impongan. La citada compensación deberá ser **automática**, con la nueva obligación de servicio.

Cuarta. - COMPENSACIONES POR CIRCUNSTANCIAS EXCEPCIONALES.

El Mapa debe establecer de forma expresa el derecho de los operadores a la **compensación por circunstancias excepcionales**, como las que estamos viviendo en la actualidad, así como las posibles restricciones de movilidad que pudiesen estar asociadas a las mismas. Estas restricciones pueden afectar tanto a las pérdidas en el transporte regular (mantenimiento de servicios y caída de demanda), como en el escolar por el cierre de colegios o limitación de clases presenciales, durante todo el período que duren y perduren los efectos de las circunstancias en la explotación de los contratos.

En caso de producirse una alarma o emergencia sanitaria que requiera la adopción de medidas preventivas excepcionales o condiciones especiales para la prestación del servicio, la Administración podrá determinar las modificaciones al servicio que estime necesarias, del mismo modo, podrá establecer las reglas y condiciones de uso del servicio; pero cuando las modificaciones impuestas impliquen la imposibilidad, total o

parcial de la ejecución del contrato por parte del operador, la Administración deberá aprobar la indemnización para el restablecimiento del reequilibrio económico.

Estas mismas circunstancias reflejadas anteriormente deberán establecerse cuando causas de **fuerza mayor** determinarán de forma directa la ruptura sustancial de la economía del contrato; o cuando circunstancias imprevisibles en el momento de formular las ofertas impidan la ejecución del contrato en los términos pactados.

Quinto. - SUBROGACION Y ESTABILIDAD EN EL EMPLEO.

La subrogación de personal por el nuevo concesionario es particularmente compleja en el caso de Castilla y León, por la configuración del nuevo sistema de transporte, que reduce considerablemente el número de contratos, no hay coincidencia de los actuales contratos con los anteriores, y la integración del transporte escolar. La aprobación de una disposición general al respecto, integrada incluso en el MAPA, evitará no pocos procesos en el orden judicial, ayudará a evitar la conflictividad laboral, y facilitará el acuerdo con los agentes sociales, teniendo en cuenta que el acuerdo y el desarrollo de las condiciones de la subrogación deben aprobarse antes del proceso de licitación.

Y deberá aclararse expresamente que a) en la subrogación no se incluye el personal acompañante del transporte escolar, y b) cuál será el tratamiento del personal que en el régimen de autónomo se pudiera contratar para prestar el servicio por el anterior concesionario.

Dentro del personal deberán estar, no sólo los conductores que realizan los servicios de transporte en las diferentes rutas, sino también, el resto del personal que presta sus servicios en las distintas instalaciones de las empresas concesionarias: taquillas, administración, talleres y demás estamentos, costes que deben ser tenidos en cuenta en el contrato.

Al plantear la obligación de subrogar a la totalidad de los contratos, según la Memoria del Proyecto, nos salta la duda sobre qué pasa si el personal necesario en cada contrato es inferior al personal a subrogar.

Sexta. - DISEÑO Y CONFIGURACION DEL MAPA.

El Mapa sólo define que los nuevos contratos serán zonales. No concreta ni define ni el diseño de los lotes ni de los servicios que lo integran, los cuales serán objeto de licitación y adjudicación. La división en lotes debe quedar motivada y definida de forma inequívoca, reflejando su delimitación geográfica y funcional, las poblaciones atendidas, las concesiones de transporte público existentes en el área, incluso el régimen de prohibición de tráfico previsto (en la MEMORIA, página 37, último párrafo: "...El sistema también minimizará las prohibiciones de tráfico asociadas a cada una de las concesiones, aspecto que redundará en una mejora de la eficiencia del sistema.") y los criterios de adscripción de los servicios interzonales a cada lote.

El MAPA debe reconocer la posibilidad de presentar alegaciones a la división zonal escogida y a su contenido. Entendemos que después de la publicación de los anteproyectos se podrán presentar alegaciones sobre la idoneidad y proporcionalidad de las zonas o anteproyectos propuestos, de forma que se pueda solicitar la modificación de su configuración y de su contenido.

Debe aclararse cuál será el criterio para responder a la demanda variable y presumiblemente decreciente en los distintos servicios, en particular el transporte integrado: supresión de rutas enteras, eliminación de expediciones, etc. Igualmente, debe aclararse cómo va a afectar cambio en el servicio al equilibrio económico del contrato y cómo va a compensar la Administración en caso de aparición de desequilibrios. Se ha de considerar la coordinación entre distintas redes, en particular la posibilidad de uso de paradas urbanas y el transbordo con concesiones de la Administración Central.

El Mapa considera como propuesta vinculante, las rutas de transporte regular cuya demanda actual sea inferior a 4.500 viajeros/año pasan a ser prestadas con rutas de transporte a la demanda. Entendemos que debería ser una **propuesta orientativa y NUNCA VINCULANTE**, dado que esa cifra implica, en la mayoría de los casos, una prestación presencial todos los días de servicio, careciendo así de sentido la prestación a demanda, en la cual será necesario contemplar en sus costes, tanto la parte fija debida a la disponibilidad como la parte variable debida al número de servicios que deban ser prestados, que deberá cuantificarse caso por caso.

Con carácter orientativo, en relación con las **Áreas Metropolitanas**, debiera reconocerse en el Mapa la necesidad de la colaboración público-privada, así como la aplicación de los requisitos de sostenibilidad presupuestaria en el caso de gestión directa. En las licitaciones de los contratos de colaboración público-privada se prestará atención a las condiciones de competencia en el caso de licitación de empresa con participación pública.

Séptima. - ADAPTACION A NUEVA NORMATIVA ESTATAL O EUROPEA.

Cualquier modificación normativa de ámbito estatal (Ley de Movilidad, mapa del Mitma ...etc.) o de la Unión Europea, que afecte a los contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera y que no se haya contemplado en el Mapa, deberá aplicarse a los contratos regulados en el Mapa. De esta forma, la aprobación de una ley de movilidad y financiación del transporte en la que se prevea una financiación de los contratos o la aprobación del mapa concesional del MITMA, si de ello se deduce una mejora en la explotación o financiación de los contratos en Castilla León, deberá ser recogida en el Mapa y en su caso aplicarse a los contratos en explotación. Debe preverse la coordinación del Mapa: con tráficos de otras zonas del Mapa, con tráficos de otras CC.AA., con tráficos de MITMA y con tráficos urbanos y metropolitanos.

Octava. METODOLOGIA DEL CALCULO DE COSTES, EQUIPOS Y VEHICULOS.

a) La licitación debe basarse en un modelo de costes fijo, común y, que tenga en cuenta la necesidad de adaptar la referencia del “Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar”, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, al transporte regular de viajeros y a la realidad socioeconómica de Castilla y León y sus provincias. Se han de incluir los conceptos que no se encuentren explicitados en el Observatorio y redunden en un incremento del coste, tales como tiempos de trabajo no dedicados a las expediciones comerciales, cánones de estación, reservas de vehículos, costes adicionales en concepto de las nuevas tecnologías de tracción y costes fijos derivados del transporte a la demanda. Del mismo modo, el modelo de costes debe introducir en la consideración una previsión de la inflación interanual, considerando además que ciertos conceptos, como el coste de personal, se enfrentará a un incremento



superior. EL MAPA debe establecer el porcentaje de beneficio en el que deberá basarse los contratos.

b) Igualmente, en materia de vehículos se deben recoger una cuestión fundamental para el equilibrio económico de los contratos vigentes y de los nuevos que los sustituyan, la subrogación del material móvil, siendo necesario el establecimiento de un periodo transitorio suficiente para la incorporación de nuevos vehículos, dotados de sistemas de tracción que impliquen el uso de tecnologías novedosas.

Por ASEBUS

Fdo.: Juan Carlos Rodríguez Cuesta
Presidente

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: 14/04/21 9:47

Número del registro de entrada: 202115700011260

Oficina del registro original: 000000318 - REGISTRO ELECTRÓNICO

Procede de otra Administración Pública

Fecha registro original: 14/04/2021 09:45 **Nº registro original:** REGAGE21e00004837061 **Tipo:** ENTRADA

Interesado

ASEBUS (ASOCIACIÓN EMPRESARIAL VALLISOLETANA DE TRANSPORTE EN AUTOBÚS)

C: G47336417

ESPAÑA - VALLADOLID - VALLADOLID - 47001 - CALLE SANTIAGO, 15

REP. JUAN CARLOS RODRIGUEZ CUESTA - N: 09270954E - 667624420

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: 16/04/2021 13:09:53

Resumen: ALEGACIONES AL PROYECTO DE DECRETO.

Documentación

Documentación física requerida: NO

Documentación física complementaria: NO

Documentación electrónica anexa: SÍ

Documento:

Alegaciones ASEBUS Final_signed.pdf

Originales:

JustificanteFirmado_REGAGE21e00004837061.pdf

Información administrativa:

La oficina JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. OFICINA DEPARTAMENTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL., a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados se corresponden con los documentos en papel presentados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.

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.

Justificante de Presentación

Datos del interesado:

CIF - G47336417 ASEBUS (Asociación empresarial vallisoletana de transporte en autobús)
Dirección: Calle Santiago, 15
Valladolid 47001 (Valladolid-España)
Teléfono de contacto: 667624420
Correo electrónico: jrodriguez@matgrupo.com

Datos del representante:

NIF - 09270954E JUAN CARLOS RODRIGUEZ CUESTA
Dirección: Calle ALUMINIO, 7
Valladolid 47012 (Valladolid-España)
Teléfono de contacto: 667624420

Número de registro: REGAGE21e00004837061
Fecha y hora de presentación: 14/04/2021 09:45:48
Fecha y hora de registro: 14/04/2021 09:45:48
Tipo de registro: Entrada
Oficina de registro electrónico: REGISTRO ELECTRÓNICO
Organismo destinatario: A07029819 - Dirección General de Transportes
Organismo raíz: A07002862 - Junta de Castilla y León
Nivel de administración: Administración Autonómica

Asunto: Alegaciones al proyecto de decreto.

Expone: Adjuntamos alegaciones que nuestra asociación formula al citado proyecto de decreto.

Solicita: Sean admitidas y tenidas en cuenta

Documentos anexados:

ESCRITO - Alegaciones ASEBUS Final_signed.pdf (Huella digital: bf22d2fd97d0effe5ca6103e1f602cd4f55244ed)

Alerta por SMS: No

Alerta por correo electrónico: Sí

El presente justificante tiene validez a efectos de presentación de la documentación en este Registro Electrónico y no prejuzga la admisión del escrito para su tramitación. La fecha y hora de este Registro Electrónico es la de la Sede electrónica del Punto de Acceso General (<https://sede.administracion.gob.es/>). El inicio del cómputo de los plazos que hayan de cumplir las Administraciones Públicas vendrá determinado por la fecha y hora de presentación en el registro electrónico de cada Administración u organismo.

De acuerdo con el art. 31.2b de la Ley 39/15, 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.

De acuerdo con el Art. 28.7 de la Ley 39/15, el interesado de esta solicitud se responsabiliza de la veracidad de los documentos que presenta.



Pl. de los Juzgados, 4-3ª planta
34001 PALENCIA
Tfno.:979.702528

ALEGACIONES AL MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DE 10 DE FEBRERO DEL 2021. PRESENTADAS POR LA UNION PALENTINA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS (UPEVI)

EL MAPA CONSTA DE LOS SIGUIENTES APARTADOS:

- Proyecto de Decreto
- Memoria
- Documento del mapa con tres tomos y sus respectivos anexos:
 - Anexo I. Documento de diagnóstico
 - Anexo II.- Determinaciones de planificación
 - Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación

De un breve examen de estos documentos pretendemos **extraer algunas conclusiones de interés** para las empresas autóctonas de Castilla y León dedicadas al transporte de viajeros en autocar que busquen conocer la realidad Castellano Leonesa en este sector y que pretendan licitar en los concursos públicos que se promoverán subsiguientemente. Estas conclusiones, en forma de recomendaciones, servirán para dar cumplimiento a uno de los principales objetivos que se persiguen con la aprobación del Mapa como es el **“Mantenimiento del Tejido empresarial regional y el nivel de empleo”**.

Destacan por su importancia práctica, entre los documentos arriba citados, **la Memoria**, donde se cifra de forma muy ambigua y con errores aritméticos el presupuesto de costes e ingresos totales que supondrá la implantación de un nuevo sistema público de transporte regular en la región y **el Anexo III** que refiere los criterios relativos al procedimiento a seguir en la contratación, cronología, criterios de adjudicación y condiciones de explotación, aunque, eso sí, expresados de forma muy genérica y abierta, imprecisa y sin cuantificar.

Vaya por delante nuestro reconocimiento al esfuerzo realizado, los recursos técnicos, económicos y financieros a movilizar y la carga de trabajo administrativo que supondrá para la Administración regional poner en marcha una verdadera “revolución” en el transporte regular de viajeros de Castilla y León, que cambiará de raíz e implantará un nuevo sistema de transporte. Dicho lo cual, no obsta para que encontremos en el Proyecto de Mapa Concesional algunas omisiones y deficiencias que convendría aclarar en este primer momento, fundamental y definitorio porque marcará la pauta a seguir en las licitaciones; a sabiendas que serán los Anteproyectos de explotación, Proyectos, Planes de Movilidad y Pliegos de Condiciones los que concretarán los aspectos de cada contrato concesional y zona de transporte.



Con estas premisas, sin más preámbulos y al objeto de asegurar la participación de las PYMES, particularmente regionales, RECOMENDAMOS:

PRIMERA.- Fijar los criterios de adjudicación de los concursos, garantizando que, como mínimo, un **65%-70% de la puntuación que se asigne a las ofertas se dirija a valorar la calidad del servicio de transporte.** (Como por ejemplo se establece en el Plan de Transporte de Galicia -ver punto 7.4.2 del Plan Regional gallego-).

SEGUNDA.- Que se **pondere, limite y restrinja la consideración de BAJA TEMERARIA** a la realidad de Castilla y León, excluyendo a las empresas y no admitiendo sus alegaciones cuando sus ofertas desproporcionadas sobrepasen un umbral entre el 5%-8%, de las medias ponderadas de las bajas.

Estas dos recomendaciones se fundamentan en el ambicioso plan que persigue la Junta de Castilla y León de extender universalmente el servicio de transporte regular a todos los rincones de la región, las obligatorias y ambiciosas exigencias de calidad, seguridad, tecnología y sostenibilidad que desea imprimir a los servicios y las escasas dotaciones presupuestarias previstas inicialmente, según la Memoria citada. Así hay que tener en cuenta que los incrementos de recursos financieros previstos que debe aportar la Junta de Castilla y León, se basan principalmente, no en un incremento de la recaudación, puesto que la demanda de viajeros es muy rígida, sino en parámetros definidos en el Mapa a través de las sinergias con el transporte escolar, a lo que hay que detraer la supresión de las aportaciones municipales soportadas hasta ahora por los Ayuntamientos y la insuficiencia de las subvenciones que la Junta de Castilla y León dedica actualmente al transporte deficitario, como bien recuerda y ha quedado patente en el informe del Consejo de Cuentas de marzo de 2019 sobre la fiscalización de las subvenciones destinadas a la explotación de los servicios deficitarios de transporte regular de viajeros de uso general para el ejercicio de 2018. Todo ello, nos aproxima a una clara idea de las necesidades de inyectar fondos presupuestarios regionales en cantidad suficiente para conseguir estos necesarios estándares de servicios perseguidos por la Administración regional. Por esta razón, siendo los presupuestos regionales muy ajustados, sería muy prudente y eficaz, para evitar males mayores, no primar en exceso las rebajas en el diseño de los concursos.

Además, con estas dos recomendaciones y en aras de una competencia leal, se evita el juego indiscriminado de la competencia que practican algunas empresas foráneas expertas en "cazaconcursos", en manos, algunas, de fondos de inversión con alta capacidad financiera, a la hora de presentar ofertas muy bajas, guiadas, en ocasiones, con el único propósito de asegurarse la adjudicación, aún a costa de presentar ofertas que devienen inviables después en la práctica y siempre con voluntad escasa de permanencia regional al ejercer un modelo de negocio distante de la realidad social y puramente especulativo.

Las concesiones zonales, especialmente las rurales, son en sí mismas un circuito cerrado y restringido, donde el ámbito de actuación de cada empresa adjudicataria está ligado al mercado definido por el tamaño de la concesión, que, aun habiéndose diseñado con criterios de eficiencia, se basa en los flujos de movilidad, tanto naturales como los inducidos por el transportista, siempre con pocos viajeros y



población decreciente, con escasas posibilidades de reducir costes y aumentar rendimientos. Por eso, lo que realmente prima en esta actividad es la inteligencia, recursos empleados, esfuerzo personal y conocimiento de la movilidad local; valores muy alejados de los objetivos económicos de algunas empresas.

El tejido empresarial de Castilla y León, especialmente las PYMES FAMILIARES, no rehúyen ni temen a la competencia, porque están acostumbradas a competir en un mercado abierto (concursos escolares) y una parte significativa está dispuesta y se está preparando para competir y concursar en el mercado de uso general, siempre que se respeten las reglas de apoyo a las PYMES, consagradas en la Ley de Contratos y en el Proyecto de Mapa; y a su vez, las reglas de una sana, equitativa y equilibrada competencia.

La desaparición del tejido empresarial autóctono conllevará irremediablemente la deslocalización de la actividad empresarial, reducción del empleo autóctono y de los beneficios sociales y económicos generados directamente en el territorio, tanto por vía de impuestos como por los inputs o recursos locales dejados de consumir o producir.

TERCERA.- Que se puntúe, dentro de los criterios o cláusulas sociales, **el empleo generado en la zona de influencia de la concesión.**

Las razones expuestas en las recomendaciones primera y segunda sirven para fundamentar esta recomendación.

CUARTA.- Que se puntúen las **instalaciones fijas complementarias de transporte de ofertante** ubicadas en el territorio de influencia de la concesión.

QUINTA.- Que se **limite el número de lotes que pueden adjudicarse a cada licitador.**

SEXTA.- Que se **minimice el impacto económico de las grandes y cuantiosas inversiones a realizar por las empresas en la renovación y compra de la flota de vehículos nuevos.** Por tanto, recomendamos:

- Plazos de amortización largos
- Plazos de reposición de flota nueva con una cadencia o escalada adecuados.
- Mantenimiento de la flota antigua que esté en condiciones óptimas.
- Que se pondere una antigüedad máxima y una antigüedad media de la flota razonable a la realidad regional.
- Características ecológicas de los vehículos ajustados al momento presente.



Son válidas también las explicaciones dadas anteriormente y, por esas mismas razones, deberían explicitarse, a priori, el número de vehículos a renovar y considerarse los parámetros generales aquí recomendados, teniendo en cuenta, además y específicamente, el número de rutas integradas y regulares previstas en las 80 concesiones dibujadas en Mapa y el promedio de vehículos por concesión que resultan de las mismas, si las comparamos con el estado actual de la flota y el número de empresas concesionarias y vehículos promedio por concesión actualmente existentes .

SÉPTIMA.- Que se recoja expresa y literalmente que el plazo de duración de las concesiones será **de 10 años y que puede ser prorrogado hasta completar quince años**, tal y como se establecía en la primera versión del Mapa que circuló en enero de 2020, concretamente en la pág. 213 del mismo, donde literalmente se decía, en el párrafo segundo de esta pág. 213 lo siguiente... *Por tanto la duración del contrato de servicio público puede ser de 15 años, como máximo*".

Este plazo, al margen de que se permite por el Ordenamiento Jurídico vigente (Reglamento 1370/2007 UE, LOTT, Ley regional, etc.) es más coherente con la realidad empresarial y socioeconómica de nuestra región y facilita una amortización más razonable.

OCTAVA.- Que en el diseño de los Anteproyectos de las futuras **concesiones se respete como mínimo la oferta de servicios** (tráficos y expediciones) existentes en los contratos actuales.

NOVENA.- Que se tenga en cuenta en los estudios económicos de los Anteproyectos de **las futuras concesiones** redactados por la Administración **el impacto del COVID-19** sobre la demanda y el consecuente equilibrio económico-financiero resultante.

DÉCIMA.- Que se garantice un **único procedimiento de contratación**, tal y como se recoge en el párrafo último de la Memoria del Proyecto de Decreto.(pág. 59 y última)

UNDÉCIMA.- (pág. 226) Para atender las necesidades de movilidad de la totalidad de los ciudadanos en **todos los vehículos**, en cuanto a materia de **accesibilidad** hay que dotar a todos los vehículos de PMR y demás componentes en cuanto accesibilidad se refiere, lo que conlleva un incremento importante en el precio de compra del vehículo y en el gasto de los desplazamientos diarios que no es compatible con el modelo de gestión eficiente presentado en este Mapa Concesional (desde el punto de vista económico y medioambiental), puesto que los vehículos con PMR no son necesarios en todas las expediciones diarias. **Se puede garantizar un transporte accesible a todos los ciudadanos que lo soliciten disponiendo de un 30% de la flota adaptado**, sin necesidad de que sea el 100% de la flota.



DUODÉCIMA.- Para poder hacer uso de todos los sistemas tecnológicos de embarcado, es necesaria una cobertura de internet óptima que llegue a todas las zonas rurales, que en la actualidad no existe en muchas zonas rurales de la comunidad de Castilla y León.

DECIMOTERCERA.- (pág. 239) El coste de las **tarifas sociales** y otras ayudas en función de la renta personal y familiar, atendiendo al número de hijos, las familias monoparentales, la edad de las personas usuarias, la discapacidad de las mismas u otras situaciones de vulnerabilidad no puede ser asumido por la empresa concesionaria del transporte, la Administración debe establecer fórmulas para compensar al concesionario este tipo de ayudas sociales.

DECIMOCUARTA.- Una Pyme tiene un tamaño de 1 a de 249 trabajadores, y se subdivide en :

- Microempresa, 1 a 9 trabajadores.
- Pequeña empresa, 10 a 49 trabajadores.
- Medianas, 50 a 249 trabajadores.

(pag.250) En el apartado 2.6 Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones, dice que **se fijan unos criterios cualitativos para la evaluación de ofertas**, que incorporen **cláusulas sociales** en la adjudicación y ejecución de contratos; algunas de esas cláusulas sociales incorporan medidas como el fomento del empleo de personas en situación o riesgo de exclusión social, la inserción laboral de personas con discapacidad, el fomento de la estabilidad en el empleo, la promoción de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y el impulso de medidas de conciliación de la vida familiar y laboral en las empresas.

La materialización de las cláusulas sociales se realiza mediante su consideración como criterio de valoración de las ofertas, como condición de ejecución del contrato y como preferencia de adjudicación.

La gran mayoría de estas medidas son de obligado cumplimiento por ley para empresas de más de 50 trabajadores, sin embargo, las empresas de 1 a 49 trabajadores no cuentan con planes para cumplir estas medidas debido a la complejidad de conseguir llevarlas a cabo en una estructura empresarial pequeña, y suponiendo esto una limitación para las microempresas y pequeñas empresas para poder resultar adjudicatarias de los contratos concesionales. Por este motivo **este criterio social** relativo al fomento del empleo de personas en situación o riesgo de exclusión social, la inserción laboral de personas con discapacidad, el fomento de la estabilidad en el empleo, la promoción de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y el impulso de medidas de conciliación de la vida familiar y laboral en las empresas, **no debe aportar una preferencia en la adjudicación de un contrato.**



DECIMOQUINTA.- (pag.251) Otra clausula social que se plantea aplicar es la de **facilitar el acceso de pymes a la contratación pública**, para lo cual los órganos de contratación podrán optar por adjudicar los contratos buscando el tamaño más adecuado de los lotes con el fin de racionalizar la contratación.

Es evidente que el tamaño de los lotes que se plantean en este mapa concesional será accesible para Pymes Medianas o pequeñas empresas de tamaño grande, y las Microempresas o empresas con menos de 30 trabajadores, no tendrán posibilidades de licitar por no tener capacidad para cumplir con muchos criterios que describen este Decreto, que serán la base para redactar los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas.

El tamaño de los lotes debe reducirse para que cualquier pyme, del tipo que sea (microempresa, pequeña empresa o mediana) pueda acceder a la contratación, por ser este un aspecto social desarrollado por el Acuerdo 44/2016, de 21 de julio, de la Junta de Castilla y León.

DECIMOSEXTA.- (pág. 265) 2.8 Criterios relativos a las normas de calidad, tienen como uno de los objetivos principales el **regular la repercusión económica de los requisitos exigidos**, a través del grado de cumplimiento.

Los ingresos a percibir por el contrato ya ajustados en el proceso de licitación no deben verse reducidos por **penalizaciones (malus)** por no cumplir unos requisitos de calidad. La calidad del servicio es un instrumento que sirve para mejorar la prestación del servicio a través del cumplimiento de unos requisitos que pueden ser valorados, como una **bonificación (bonus)**, siempre incrementando los ingresos del contrato y en el caso de no cumplir los requisitos mínimos, que el efecto no tenga repercusión económica sobre el adjudicatario.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias
Dirección General de Transportes

TRAMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

1. DATOS DE LA PERSONA INTERESADA

Persona física <input type="checkbox"/>		Persona jurídica <input checked="" type="checkbox"/>		Entidad sin personalidad jurídica <input type="checkbox"/>			
Mujer <input type="checkbox"/>		Hombre <input type="checkbox"/>					
DNI/NIE/NIF: G34112250	Primer Apellido:	Segundo Apellido:	Nombre:				
Razón social: ASOCIACIÓN UNION PALENTINA DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS (UPEVI)							
País: ESPAÑA	Provincia: PALENCIA	Municipio: Palencia	Localidad: PALENCIA	C. P.: 34001			
Tipo de vía: PLAZA	Nombre de la vía:	Núm.:	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:	
Teléfono fijo: 979702528	Teléfono móvil:	Fax:	Correo electrónico: cpoe@cpoepalencia.es				

2. DATOS DEL REPRESENTANTE (en su caso)

DNI/NIE/NIF: 12717613Q	Primer Apellido: VALLEJO	Segundo Apellido: RUESGA	Nombre: LUIS JOSÉ			
En calidad de: PRESIDENTE DE UPEVI						
Provincia: PALENCIA	Municipio: Palencia	Localidad: PALENCIA	C.P.: 34001			
Tipo de vía: PLAZA	Nombre de la vía: DE LOS JUZGADOS	Núm.: 4	Portal:	Escalera:	Piso: 3	Puerta:
Teléfono fijo: 979702528	Teléfono móvil:	Fax:	Correo electrónico: cpoe@cpoepalencia.es			

3. MEDIOS DE NOTIFICACIÓN

La notificación se realizará mediante avisos de la puesta a disposición de las notificaciones a través del correo electrónico indicado, con los efectos previstos en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. PROYECTO NORMATIVO SOBRE EL QUE SE DESEA REALIZAR ALEGACIONES

MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DE 10 DE FEBRERO DEL 2021

5. ALEGACIONES AL PROYECTO NORMATIVO (en el caso de precisarlo, puede adjuntar hoja/s anexas relacionando su incorporación en el apartado siguiente)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 75 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León:

EXPONE:

ALEGACIONES AL MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES DE 10 DE FEBRERO DEL 2021

6. RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN (en su caso)

Alegaciones UPEVI

7. INFORMACIÓN BÁSICA SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Responsable: Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Finalidad: Tramitación del procedimiento de elaboración de anteproyectos de leyes y proyectos de disposiciones de carácter general.

Legitimación: El tratamiento de estos datos es lícito dado que es necesario para el cumplimiento de una obligación legal.

Destinatarios: Sus datos podrán ser cedidos a órganos de la Administración de la Comunidad y otros órganos que intervengan en el procedimiento.

Derechos: Tiene derecho a acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otros derechos recogidos en la información adicional.

Información adicional: Disponible en www.tramitacastillayleon.jcyl.es

8. DECLARACIÓN RESPONSABLE

La persona interesada **DECLARA** responsablemente que los datos consignados que se han hecho constar en esta solicitud son ciertos.

Por todo lo cual SOLICITA,

Se tenga por presentadas las alegaciones expuestas.

En _____ PALENCIA _____ a 14 de Abril de 2021.

Firma del interesado / representante: D./D.ª _____ LUIS JOSÉ VALLEJO RUESGA _____

**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

Para cualquier consulta relacionada con la materia o sugerencia para mejorar este impreso, puede dirigirse al teléfono de información administrativa 012, 983 327 850

RESUMEN DE PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Información de registro electrónico

Oficina: **Registro Electrónico**
Número de registro: **20219000724366**
Fecha y hora de registro: **14/04/2021 13:52:55**
Destino: **00004840 - DIRECCION GENERAL DE
TRANSPORTES**

2. Información del firmante

Nombre/Razón social: **LUIS JOSE VALLEJO RUESGA**
NIF/CIF: **12717613Q**

3. Información de la solicitud

Identificador: **1PUDZZ41Q8Q10**
Asunto: **TRAMITE DE AUDIENCIA E
INFORMACIÓN PÚBLICA**
Nombre de fichero: **7123-2_G34112250.pdf**

4. Información sobre los documentos anexados

Identificador	Nombre de fichero
1. 0VGCEBC21QI6P	Alegaciones UPEVI2.pdf

Se puede obtener una copia de cualquiera de estos documentos accediendo a la dirección <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos> y suministrando el identificador del documento.

5. Información adicional

6. Diligencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se extiende el correspondiente recibo acreditativo de los documentos presentados. De acuerdo con el art. 31. 2b) de la citada Ley 39/2015, a los efectos del cómputo fijado en días inhábiles, 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.



Junta de Castilla y León

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias
Dirección General de Transportes

TRAMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

1. DATOS DE LA PERSONA INTERESADA

Persona física <input type="checkbox"/>		Persona jurídica <input checked="" type="checkbox"/>		Entidad sin personalidad jurídica <input type="checkbox"/>			
Mujer <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/>							
DNI/NIE/NIF: G09061417	Primer Apellido:	Segundo Apellido:	Nombre:				
Razón social: ASOCIACION PROVINCIAL DE AUTOBUSES DE VIAJEROS DE BURGOS - ASVIBUR							
País: ESPAÑA	Provincia: BURGOS	Municipio: Burgos	Localidad: BURGOS		C. P.: 09003		
Tipo de vía: PLAZA	Nombre de la vía: CASTILLA	Núm.: 1	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:	
Teléfono fijo: 947266142	Teléfono móvil:	Fax:	Correo electrónico: notificaciones@faeburgos.org				

2. DATOS DEL REPRESENTANTE (en su caso)

DNI/NIE/NIF: 13114401P	Primer Apellido: MOLERO	Segundo Apellido: SOTILLO	Nombre: M EMILIANA			
En calidad de: SECRETARIA GENERAL						
Provincia: BURGOS	Municipio: Burgos	Localidad: BURGOS		C.P.: 09003		
Tipo de vía: PLAZA	Nombre de la vía: CASTILLA	Núm.: 1	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:
Teléfono fijo: 947266142	Teléfono móvil:	Fax:	Correo electrónico: notificaciones@faeburgos.org			

3. MEDIOS DE NOTIFICACIÓN

La notificación se realizará mediante avisos de la puesta a disposición de las notificaciones a través del correo electrónico indicado, con los efectos previstos en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. PROYECTO NORMATIVO SOBRE EL QUE SE DESEA REALIZAR ALEGACIONES

Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

5. ALEGACIONES AL PROYECTO NORMATIVO (en el caso de precisarlos, puede adjuntar hoja/s anexas relacionando su incorporación en el apartado siguiente)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 75 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León:

EXPONE:

Desde ASVIBUR se quieren realizar las siguientes aportaciones a tener en cuenta en las alegaciones que se están preparando al decreto que va a aprobar el "mapa de ordenación de transportes" de Castilla y León.

El Decreto va a marcar los criterios de los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público que están próximos a su vencimiento, el proyecto de Decreto dice textualmente "... De esta forma, los proyectos de explotación de los nuevos contratos a los que se refiere el artículo 26 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, deberán tener en cuenta los criterios que el propio mapa de ordenación de transportes determine..." por ello creemos importante convencer a las administraciones para que tengan en cuenta las siguientes aportaciones.

PRIMERO: creemos importante que la administración aclare cómo va a quedar la subrogación de los empleados, subrogaciones de trabajadores en transporte regular, escolar, rutas integradas, personal administrativo, etc...

SEGUNDO: creemos que los Órganos de Contratación, a través de los Pliegos, deben buscar el objetivo de que el adjudicatario de los contratos sea efectivamente el que presente la oferta con mejor relación calidad-precio, para ello creemos que se deben incluir los siguientes criterios en los pliegos de contratación:

- 1) Amortización de las inversiones: las inversiones que tienen que realizar de las empresas para llevar a cabo el servicio son muy elevadas, se podría incluir plazos de amortización más largos o aceptar fondos de reconversión para poder cumplir los plazos si la adjudicación es por 15 años (tiempo máximo de duración de las concesiones incluida la prórroga 10+5)
- 2) Minimizar el impacto económico que tienen que realizar las empresas permitiendo plazos de reposición de flota progresiva y adecuada, así mismo, permitir mantener la flota antigua que esté en condiciones óptimas.
- 3) Que la calidad del servicio tenga un peso importante en la valoración del concurso (entre un 60 y un 70% como mínimo).
- 4) Que se pondere, limite y restrinja la consideración de BAJA TEMERARIA a la realidad de Castilla y León, excluyendo a las empresas y no admitiendo sus alegaciones cuando sus ofertas, desproporcionadas sobrepasen un umbral entre el 5 y el 8% de las medias ponderadas de las bajas.
- 5) Que se puntúen las instalaciones fijas complementarias de transporte de ofertante ubicadas en el territorio de influencia de la concesión. Teniendo en cuenta los tiempos de respuesta y de asistencia ante una urgencia, así como la cercanía.
- 6) Que se limite el número de lotes a adjudicar a una sola empresa.
- 7) Que se tenga en cuenta en los estudios económicos de los Anteproyectos de las futuras concesiones redactados por la Administración el impacto del COVID-19 sobre la demanda y el consecuente equilibrio económico-financiero resultante.
- 8) Que el coste de las tarifas sociales (familias numerosas, discapacitados...) sea compensado con alguna ayuda sin que recaiga sobre el concesionario.
- 9) Lotes con criterios económicos y técnicos accesibles a todos los tamaños de empresa.
- 10) Más colaboración con los agentes sociales a la hora de elaborar los pliegos de contratación.
- 11) Limitación de subcontratación de servicios dentro de los Lotes.
- 12) Que se valore la experiencia en la realización de las rutas a concursar.
- 13) Utilización de fórmulas que NO permitan que la licitación se convierta en una subasta, que nos lleve a una continua revisión de lo licitado durante los años de concesión.

6. RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN (en su caso)

7. INFORMACIÓN BÁSICA SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Responsable: Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Finalidad: Tramitación del procedimiento de elaboración de anteproyectos de leyes y proyectos de disposiciones de carácter general.

Legitimación: El tratamiento de estos datos es lícito dado que es necesario para el cumplimiento de una obligación legal.

Destinatarios: Sus datos podrán ser cedidos a órganos de la Administración de la Comunidad y otros órganos que intervengan en el procedimiento.

Derechos: Tiene derecho a acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otros derechos recogidos en la información adicional.

Información adicional: Disponible en www.tramitacastillayleon.jcyl.es

8. DECLARACIÓN RESPONSABLE

La persona interesada **DECLARA** responsablemente que los datos consignados que se han hecho constar en esta solicitud son ciertos.

Por todo lo cual SOLICITA,

Se tenga por presentadas las alegaciones expuestas.

En _____ **BURGOS** _____ a 14 de Abril de 2021.

Firma del interesado / representante: D./D.ª _____ **M EMILIANA MOLERO SOTILLO** _____

**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

Para cualquier consulta relacionada con la materia o sugerencia para mejorar este impreso, puede dirigirse al teléfono de información administrativa 012. 983 327 850

RESUMEN DE PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Información de registro electrónico

Oficina: **Registro Electrónico**
Número de registro: **20219000724449**
Fecha y hora de registro: **14/04/2021 13:56:47**
Destino: **00004840 - DIRECCION GENERAL DE
TRANSPORTES**

2. Información del firmante

Nombre/Razón social: **MARIA EMILIANA MOLERO SOTILLO**
NIF/CIF: **13114401P**

3. Información de la solicitud

Identificador: **1AND7581W0ARX**
Asunto: **TRAMITE DE AUDIENCIA E
INFORMACIÓN PÚBLICA**
Nombre de fichero: **7123-2_G09061417.pdf**

4. Información sobre los documentos anexados

No se han anexado documentos.

5. Información adicional

6. Diligencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se extiende el correspondiente recibo acreditativo de los documentos presentados. De acuerdo con el art. 31. 2b) de la citada Ley 39/2015, a los efectos del cómputo fijado en días inhábiles, 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.

A/A Ilmo. Sr. D. Ignacio Santos Pérez
Director General de Transportes
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
- Junta de Castilla y León -

Valladolid, 14 de abril de 2021.

Alegaciones de la Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León – CEOE CyL – al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León sometido a trámite de audiencia

Estimado Director General,

En relación a su escrito remitido el día 2 de marzo de 2021, y relativo a la apertura del trámite de audiencia correspondiente al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León, a continuación la Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León – en adelante CEOE CyL – presenta una serie de observaciones al mismo, con el fin sean tenidas en cuenta en la redacción final del texto anteriormente referenciado

Agradeciendo su atención y colaboración, reciba un afectuoso saludo,

Secretario General en funciones, CEOE CyL

Alegaciones de la Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León – CEOE CyL – al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León sometido a trámite de audiencia

El Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León consta de los siguientes apartados:

- Proyecto de Decreto
- Memoria
- Documento del mapa con tres tomos y sus respectivos anexos:
 - Anexo I. Documento de diagnóstico
 - Anexo II.- Determinaciones de planificación
 - Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación

De un breve examen de estos documentos pretendemos **extraer algunas conclusiones de interés** para las empresas autóctonas de Castilla y León dedicadas al transporte de viajeros en autocar que busquen conocer la realidad Castellano y Leonesa en este sector y que pretendan licitar en los concursos públicos que se promoverán subsiguientemente. Estas conclusiones, en forma de recomendaciones, servirán para dar cumplimiento a uno de los principales objetivos que se persiguen con la aprobación del Mapa como es el **“Mantenimiento del Tejido empresarial regional y el nivel de empleo”**.

Destacan por su importancia práctica, entre los documentos arriba citados, **la Memoria**, donde se cifra de forma muy ambigua y con errores aritméticos el presupuesto de costes e ingresos totales que supondrá la implantación de un nuevo sistema público de transporte regular en la región y **el Anexo III** que refiere los criterios relativos al procedimiento a seguir en la contratación, cronología, criterios de adjudicación y condiciones de explotación, aunque, eso sí, expresados de forma muy genérica, abierta, imprecisa y sin cuantificar.

Vaya por delante nuestro reconocimiento al esfuerzo realizado, los recursos técnicos, económicos y financieros a movilizar y la carga de trabajo administrativo que supondrá para la Administración regional poner en marcha una verdadera “revolución” en el transporte regular de viajeros de Castilla y León, que cambiará de raíz e implantará un nuevo sistema de transporte. Dicho lo cual, no obsta para que encontremos en el Proyecto de Mapa Concesional algunas omisiones y deficiencias que convendría aclarar en este primer momento, fundamental y definitorio porque marcará la pauta a seguir en las licitaciones; a sabiendas que serán los Anteproyectos de explotación, Proyectos, Planes de Movilidad y Pliegos de Condiciones los que concretarán los aspectos de cada contrato concesional y zona de transporte.

Con estas premisas, sin más preámbulos y al objeto de asegurar la participación de las PYMES, particularmente regionales, presentamos las siguientes **alegaciones**,

PRIMERA: 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 castellanos 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 mismas; 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.

SEGUNDA.- No vela por el impulso a la participación de las PYMES en la contratación pública: se ha de contemplar una mayor división en más lotes y más reducidos con el fin de facilitar la participación de las pymes

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 **tomada 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 **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.

TERCERA.- 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
 - o 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 actualde 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.
 - o 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 a80 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***

CUARTA.- Fijar los criterios de adjudicación de los concursos, garantizando que, como mínimo, un **65%-70% de la puntuación que se asigne a las ofertas se dirija a valorar la calidad del servicio de transporte.** (Como por ejemplo se establece en el Plan de Transporte de Galicia -ver punto 7.4.2 del Plan Regional gallego-).

QUINTA.- Que se **pondere, limite y restrinja la consideración de BAJA TEMERARIA** a la realidad de Castilla y León, excluyendo a las empresas y no admitiendo sus alegaciones cuando sus ofertas desproporcionadas sobrepasen un umbral entre el 5%-8%, de las medias ponderadas de las bajas.

Estas dos recomendaciones se fundamentan en el ambicioso plan que persigue la Junta de castilla y León de extender universalmente el servicio de transporte regular a todos los rincones de la región, las obligatorias y ambiciosas exigencias de calidad, seguridad, tecnología y sostenibilidad que desea imprimir a los servicios y las escasas dotaciones presupuestarias previstas inicialmente, según la Memoria citada. Así hay que tener en cuenta que los incrementos de recursos financieros previstos

que debe aportar la Junta de Castilla y León, se basan principalmente, no en un incremento de la recaudación, puesto que la demanda de viajeros es muy rígida, sino en parámetros definidos en el Mapa a través de las sinergias con el transporte escolar, a lo que hay que detraer la supresión de las aportaciones municipales soportadas hasta ahora por los Ayuntamientos y la insuficiencia de las subvenciones que la Junta de Castilla y León dedica actualmente al transporte deficitario, como bien recuerda y ha quedado patente en el informe del Consejo de Cuentas de marzo de 2019 sobre la fiscalización de las subvenciones destinadas a la explotación de los servicios deficitarios de transporte regular de viajeros de uso general para el ejercicio de 2018. Todo ello, nos aproxima a una clara idea de las necesidades de inyectar fondos presupuestarios regionales en cantidad suficiente para conseguir estos necesarios estándares de servicios perseguidos por la Administración regional. Por esta razón, siendo los presupuestos regionales muy ajustados, sería muy prudente y eficaz, para evitar males mayores, no primar en exceso las rebajas en el diseño de los concursos.

Las concesiones zonales, especialmente las rurales, son en sí mismas un circuito cerrado y restringido, donde el ámbito de actuación de cada empresa adjudicataria está ligado al mercado definido por el tamaño de la concesión, que, aun habiéndose diseñado con criterios de eficiencia, se basa en los flujos de movilidad, tanto naturales como los inducidos por el transportista, siempre con pocos viajeros y población decreciente, con escasas posibilidades de reducir costes y aumentar rendimientos. Por eso, lo que realmente prima en esta actividad es la inteligencia, recursos empleados, esfuerzo personal y conocimiento de la movilidad local; valores muy alejados de los objetivos económicos de algunas empresas.

El tejido empresarial de Castilla y León, especialmente las PYMES FAMILIARES, no rehúyen ni temen a la competencia, porque están acostumbradas a competir en un mercado abierto (concursos escolares) y una parte significativa está dispuesta y se está preparando para competir y concursar en el mercado de uso general, siempre que se respeten las reglas de apoyo a las PYMES, consagradas en la Ley de Contratos y en el Proyecto de Mapa; y a su vez, las reglas de una sana, equitativa y equilibrada competencia.

La desaparición del tejido empresarial autóctono conllevará irremediabilmente la deslocalización de la actividad empresarial, reducción del empleo autóctono y de los beneficios sociales y económicos generados directamente en el territorio, tanto por vía de impuestos como por los inputso recursos locales dejados de consumir o producir.

SEXTA.- Que se puntúe, dentro de los criterios o cláusulas sociales, **el empleo generado en la zonade influencia de la concesión.**

Las razones expuestas en las recomendaciones primera y segunda sirven para fundamentar esta recomendación.

SÈPTIMA.- Que se puntúen las **instalaciones fijas complementarias de transporte de ofertante** ubicadas en el territorio de influencia de la concesión.

OCTAVA.- Que se limite el número de lotes que pueden adjudicarse a cada licitador.

NOVENA.- Que se minimice el impacto económico de las grandes y cuantiosas inversiones a realizar por las empresas en la renovación y compra de la flota de vehículos nuevos. Por tanto, recomendamos:

- Plazos de amortización largos
- Plazos de reposición de flota nueva con una cadencia o escalada adecuados.
- Mantenimiento de la flota antigua que esté en condiciones óptimas.
- Que se pondere una antigüedad máxima y una antigüedad media de la flota razonable a la realidad regional.
- Características ecológicas de los vehículos ajustados al momento presente.

Son válidas también las explicaciones dadas anteriormente y, por esas mismas razones, deberían explicitarse, a priori, el número de vehículos a renovar y considerarse los parámetros generales aquí recomendados, teniendo en cuenta, además y específicamente, el número de rutas integradas y regulares previstas en las 80 concesiones dibujadas en Mapa y el promedio de vehículos por concesión que resultan de las mismas, si las comparamos con el estado actual de la flota y el número de empresas concesionarias y vehículos promedio por concesión actualmente existentes .

DÉCIMA.- Que se recoja expresa y literalmente que el plazo de duración de las concesiones será **de 10 años y que puede ser prorrogado hasta completar quince años**, tal y como se establecía en la primera versión del Mapa que circuló en enero de 2020, concretamente en la pág. 213 del mismo, donde literalmente se decía, en el párrafo segundo de esta pág. 213 lo siguiente... *Por tanto la duración del contrato de servicio público puede ser de 15 años, como máximo*”.

Este plazo, al margen de que se permite por el Ordenamiento Jurídico vigente (Reglamento 1370/2007 UE, LOTT, Ley regional, etc.) es más coherente con la realidad empresarial y socioeconómica de nuestra región y facilita una amortización más razonable.

UNDÉCIMA.- Que en el diseño de los Anteproyectos de las futuras **concesiones se respete como mínimo la oferta de servicios** (tráficos y expediciones) existentes en los contratos actuales.

DÉCIMOTERCERA.- Que se tenga en cuenta en los estudios económicos de los Anteproyectos de **las futuras concesiones** redactados por la Administración **el impacto del COVID-19** sobre la demanda y el consecuente equilibrio económico-financiero resultante.

DÉCIMACUARTA.- Que se garantice un **único procedimiento de contratación**, tal y como se recoge en el párrafo último de la Memoria del Proyecto de Decreto.(pág. 59 y última)

DÉCIMOQUINTA.- (pág. 226) Para atender las necesidades de movilidad de la totalidad de los ciudadanos en **todos los vehículos**, en cuanto a materia de **accesibilidad** hay que dotar a todos los vehículos de PMR y demás componentes en cuanto a accesibilidad se refiere, lo que conlleva un incremento importante en el precio de compra del vehículo y en el gasto de los desplazamientos diarios que no es compatible con el modelo de gestión eficiente presentado en este Mapa Concesional (desde el punto de vista económico y medioambiental), puesto que los vehículos con PMR no son necesarios en todas las expediciones diarias. **Se puede garantizar un transporte accesible a todos los ciudadanos que lo soliciten disponiendo de un 30% de la flota adaptado**, sin necesidad de que sea el 100% de la flota.

DÉCIMOSEXTA.- Para poder hacer uso de todos los sistemas tecnológicos de embarcado, es necesaria una cobertura de internet óptima que llegue a todas las zonas rurales, que en la actualidad no existe en muchas zonas rurales de la comunidad de Castilla y León.

DECIMOSÉPTIMA.- (pág. 239) El coste de las **tarifas sociales** y otras ayudas en función de la renta personal y familiar, atendiendo al número de hijos, las familias monoparentales, la edad de las personas usuarias, la discapacidad de las mismas u otras situaciones de vulnerabilidad no puede ser asumido por la empresa concesionaria del transporte, la Administración debe establecer fórmulas para compensar al concesionario este tipo de ayudas sociales.

DÉCIMO OCTAVA.- Una Pyme tiene un tamaño de 1 a 249 trabajadores, y se subdivide en :

- Microempresa, 1 a 9 trabajadores.
- Pequeña empresa, 10 a 49 trabajadores.
- Medianas, 50 a 249 trabajadores.

(pág.250) En el apartado 2.6 Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones, dice que **se fijan unos criterios cualitativos para la evaluación de ofertas**, que incorporen **cláusulas sociales** en la adjudicación y ejecución de contratos; algunas de esas cláusulas sociales incorporan medidas como el fomento del empleo de personas en situación o riesgo de exclusión social, la inserción laboral de personas con discapacidad, el fomento de la estabilidad en el empleo, la promoción de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y el impulso de medidas de conciliación de la vida familiar y laboral en las empresas.

La materialización de las cláusulas sociales se realiza mediante su consideración como criterio de valoración de las ofertas, como condición de ejecución del contrato y como preferencia de adjudicación.

La gran mayoría de estas medidas son de obligado cumplimiento por ley para empresas de más de 50

trabajadores, sin embargo, las empresas de 1 a 49 trabajadores no cuentan con planes para cumplir estas medidas debido a la complejidad de conseguir llevarlas a cabo en una estructura empresarial pequeña, y suponiendo esto una limitación para las microempresas y pequeñas empresas para poder resultar adjudicatarias de los contratos concesionales. Por este motivo **este criterio social** relativo al fomento del empleo de personas en situación o riesgo de exclusión social, la inserción laboral de personas con discapacidad, el fomento de la estabilidad en el empleo, la promoción de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y el impulso de medidas de conciliación de la vida familiar y laboral en las empresas, **no debe aportar una preferencia en la adjudicación de un contrato.**

DÉCIMONOVENA.- (pag.251) Otra cláusula social que se plantea aplicar es la de **facilitar el acceso de pymes a la contratación pública**, para lo cual los órganos de contratación podrán optar por adjudicar los contratos buscando el tamaño más adecuado de los lotes con el fin de racionalizar la contratación.

Es evidente que el tamaño de los lotes que se plantean en este mapa concesional será accesible para Pymes Medianas o pequeñas empresas de tamaño grande, y las Microempresas o empresas con menos de 30 trabajadores, no tendrán posibilidades de licitar por no tener capacidad para cumplir con muchos criterios que describen este Decreto, que serán la base para redactar los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas.

El tamaño de los lotes debe reducirse para que cualquier pyme, del tipo que sea (microempresa, pequeña empresa o mediana) pueda acceder a la contratación, por ser este un aspecto social desarrollado por el Acuerdo 44/2016, de 21 de julio, de la Junta de Castilla y León.

VIGÉSIMO.- (pág. 265) 2.8 Criterios relativos a las normas de calidad, tienen como uno de los objetivos principales el **regular la repercusión económica de los requisitos exigidos**, a través del grado de cumplimiento.

Los ingresos a percibir por el contrato ya ajustados en el proceso de licitación no deben verse reducidos por **penalizaciones (malus)** por no cumplir unos requisitos de calidad. La calidad del servicio es un instrumento que sirve para mejorar la prestación del servicio a través del cumplimiento de unos requisitos que pueden ser valorados, como una **bonificación (bonus)**, siempre incrementando los ingresos del contrato y en el caso de no cumplir los requisitos mínimos, que el efecto no tenga repercusión económica sobre el adjudicatario.

VIGÉSIMOPRIMERA.- La compensación económica prevista en la Memoria no es suficiente para la viabilidad económica del contrato. Es necesario el incremento de la dotación económica y garantizar la dotación anual y su previsible incremento.

VIGÉSIMOSEGUNDA.- La evolución dispar de demanda y de costes hace previsible un desajuste acelerado de las cuentas, por lo que no basta contemplar el primer año de contrato, sino que el cuadro de financiación debe contemplar todo el periodo de vigencia y mostrar inequívocamente el compromiso de la Administración al respecto de los recursos económicos necesarios durante todo el periodo.

VIGÉSIMOTERCERA.- En ese contexto resulta contradictorio que desaparezcan las aportaciones de los ayuntamientos y las diputaciones. Es necesario un esfuerzo solidario de todas las Administraciones para soportar las cargas derivadas del mantenimiento de un sistema de transporte que beneficia a todo el territorio.

VIGÉSIMOCUARTA.- Se debe corregir y justificar el cuadro económico de la página 45 de la Memoria.

- a. Contiene errores materiales, en particular en la suma de cantidades parciales para obtener los totales.
- b. Sus cantidades no están en algunos casos suficientemente justificadas, particularmente en el caso de los costes del sistema propuesto (regular, demanda e integrado) y de los ingresos por servicios de transporte regular (siendo gratuito el transporte a demanda). Las partidas no parecen introducir en la consideración el hecho de que han sido calculadas en 2019 con, a lo sumo, datos de 2018, existiendo un desfase no solo tendencial, sino que omite el impacto derivado de la pandemia por COVID-19.

VIGÉSIMOQUINTA.- En lo referente a la financiación es imprescindible incluir las siguientes modificaciones:

- a. El MAPA deberá tener en cuenta una visión de conjunto que considere no solo los cambios en ingresos y costes al inicio del contrato, sino también las modificaciones persistentes que se irán produciendo durante todo el plazo de vigencia, particularmente, por un lado, la reducción de ingresos inicial por la gratuidad del transporte a la demanda y la conversión de gran parte del transporte regular a dicha modalidad, la reducción de ingresos persistente por el decrecimiento poblacional previsto y, por otro lado, el aumento de costes inicial por la inversión en nuevas tecnologías de tracción y el aumento de costes persistente por la inflación.
- b. Dentro del capítulo de ingresos, es necesario que se aclare el método de cálculo de la aportación de Educación, en particular si va a depender del número de personas en edad escolar que necesiten ser transportadas, cifra que se prevé menguante año a año.
- c. Toda esta información deberá recogerse en un estudio económico y financiero para cada anualidad, con el valor previsto de ingresos y costes de cada concepto actualizados a cada año, de tal forma que se garantice el equilibrio económico en el conjunto de la vida del contrato y no solo el primer año.

VIGÉSIMOSEXTA.- EL MAPA debe reconocer el derecho al equilibrio del contrato en el caso de que la demanda prevista en el MAPA o en los proyectos no sea la real. En el MAPA debe reconocerse el derecho del concesionario a solicitar el reequilibrio de los contratos en el caso de que la demanda real, ya desde el inicio del contrato, sea inferior a la prevista en el MAPA.

VIGÉSIMOSÉPTIMA.- El MAPA debe establecer el derecho a la compensación por las consecuencias de la COVID-19 durante la etapa en que duren las consecuencias de la pandemia en la explotación de los contratos. En caso de producirse una alarma o emergencia sanitaria que requiera la adopción de medidas preventivas excepcionales o condiciones especiales para la prestación del servicio, la Administración podrá determinar las modificaciones al servicio que estime necesarias, del mismo modo, podrá establecer las reglas y condiciones de uso del servicio; pero cuando las modificaciones impuestas impliquen la imposibilidad, total o parcial de la ejecución del contrato por parte del operador, afecten a la demanda o modifiquen los costes en los que incurra el operador, la Administración deberá aprobar la indemnización para el restablecimiento del reequilibrio económico.

VIGÉSIMO OCTAVA.- EL MAPA debe hacer referencia al derecho a la compensación en los casos de modificación de los contratos. En estos casos, la Administración deberá prever las compensaciones que

resulten esenciales para, manteniendo las condiciones de equilibrio económico de los indicados contratos y el principio de riesgo y ventura que les es propio, resarcir al contratista por las nuevas obligaciones de servicio público que se le impongan. En el caso de que existan modificaciones de los contratos por cambios en los servicios, debe reconocerse a los operadores el derecho a una compensación por parte de la Administración. La compensación deberá ser automática, con la nueva obligación de servicio se adquiere el derecho a la compensación en la forma de un pago por kilómetro. Expresamente nos oponemos a la referencia que se hace en la página 42 de Memoria cuando dice “Estas condiciones de flexibilidad en los contratos serán señaladas como de obligado cumplimiento para los concesionarios sin contraprestación económica por parte de la administración”.

VIGÉSIMONOVENA.- Para dotar de flexibilidad a la gestión por parte de la Administración de las circunstancias cambiantes, en los correspondientes Proyectos de Explotación se debe establecer un volumen de incremento de servicios, medido en vehículos-km/año, que podrá ser usado discrecionalmente por la Junta sin precisar modificación de los contratos. Los costes asociados a la explotación de ese incremento de servicios deberán ser considerados como parte de los costes de explotación del servicio en los estudios económico-financieros de los correspondientes Proyectos de Explotación.

TRIGÉSIMO.- Es necesario introducir dos modificaciones sustanciales relativas a los servicios a demanda:

- a. Se debe establecer como no vinculante el umbral de 4.500 viajeros año, dado que esa cifra implica, en la mayoría de los casos, una prestación prácticamente todos los días de servicio, perdiendo así la esencia de prestación “a demanda”.
- b. Se deben contemplar en sus costes tanto la parte fija debida a la disponibilidad como la parte variable debida al número de servicios que deban ser prestados, que deberá cuantificarse caso por caso.

TRIGÉSIMOPRIMERA.- En cuanto al diseño de los lotes y de los servicios, el MAPA no concreta ni define su contenido:

- a. La división en lotes debe quedar motivada y definida de forma inequívoca, reflejando su delimitación geográfica y funcional, las poblaciones atendidas, las concesiones de transporte público existentes en el área, el régimen de prohibición de tráficos previsto y los criterios de adscripción de los servicios interzonales a cada lote concreto.
- b. El MAPA debe reconocer la posibilidad de presentar alegaciones a la división zonal escogida y a su contenido.
- c. Debe aclararse cuál será el criterio para responder a la demanda variable y presumiblemente decreciente en los distintos servicios, en particular el transporte integrado: supresión de rutas enteras, eliminación de expediciones, etc.
- d. Igualmente, debe aclararse cómo va a afectar el cambio en el servicio al equilibrio económico del contrato y cómo va a compensar la Administración en caso de aparición de desequilibrios.
- e. Se ha de considerar la coordinación entre distintas redes, en particular la posibilidad de uso de paradas urbanas y el transbordo con concesiones de la Administración Central.

TRIGÉSIMOSEGUNDA.- En lo referente al cálculo de la demanda y de los ingresos:

- a. Se han de resolver las contradicciones en los ingresos previstos y en particular la que afecta al transporte a la demanda, en tanto que se prevé un transporte gratuito y un bono rural para este mismo servicio.
- b. Debe incluirse un estudio pormenorizado de cuál será la demanda inicial que tenga en cuenta la realidad sociodemográfica de Castilla y León en el año 0 de los contratos y, por tanto, ha de incluir la afección de la pandemia por COVID-19 y aquellas variaciones tendenciales desde la última evaluación de la demanda por parte de la Administración.

- c. También deberá calcularse de forma justificada cuál será la afección de la nueva política tarifaria escogida en esa demanda inicial, detallando cuál será la captación de otros medios y si se prevé la reducción de ingresos por la puesta en servicio de nuevos bonos.
- d. La viabilidad de los contratos exige contar con un análisis de la variación que se espera en la demanda año a año, en particular por el decrecimiento poblacional previsto.

TRIGÉSIMOTERCERA.- En cuanto al cálculo de costes y beneficio industrial:

- a. La licitación debe basarse en un modelo de costes fijo y que tenga en cuenta la necesidad de adaptar la referencia del "Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar", del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, al transporte regular de viajeros y a la realidad socioeconómica de Castilla y León y sus provincias. Se han de incluir los conceptos que no se encuentren explicitados en el Observatorio y redunden en un incremento del coste, tales como tiempos de trabajo no dedicados a las expediciones comerciales, personal de operaciones que no conduce, peajes, cánones de estación, reservas de vehículos, costes adicionales en concepto de las nuevas tecnologías de tracción y costes fijos derivados del transporte a la demanda.
- b. Además, todos los cálculos deben tener en cuenta que las hipótesis del Observatorio en materia de horas anuales (h/año) y recorridos anuales (km/año) no reflejan la realidad de los servicios regulares, particularmente en las zonas rurales, y deben ser adaptados a cada caso. Es imprescindible que el modelo de costes, aunque deba partir en sus conceptos y consideraciones generales del citado Observatorio, debe ser adaptado a la realidad de cada lote, considerando las diferencias en materia económica que generen las características de cada contrato (tráficos, orografía, expediciones, etc.).
- c. Del mismo modo, el modelo de costes debe introducir en la consideración una previsión de la inflación interanual, considerando además que ciertos conceptos, como el coste de personal, se enfrentará a un incremento diferente, y superior, al promedio.
- d. EL MAPA debe establecer el porcentaje de beneficio industrial en el que deberá basarse los contratos.

TRIGÉSIMOCUARTA.- El MAPA debe recoger el modelo de subrogación de personal, describiéndose cómo se realizará el diálogo social e incluyendo todos los costes imputables a dicha subrogación dentro de los costes del contrato. Es necesario que en el MAPA y en una disposición general, no solo en el pliego, regule la forma en la que debe realizarse esta subrogación. En el MAPA debiera hacer una referencia a la aplicación del Acuerdo Marco Estatal (AME), con la adaptación necesaria a las circunstancias de Castilla y León, en particular en cuanto al porcentaje de dedicación, que deberá ser sensiblemente inferior al 80% que se indica en el AME.

Dadas las especiales características y la singularidad del transporte en Castilla y León debería de incluir en el MAPA la no aplicación de la subrogación parcial.

TRIGÉSIMOQUINTA.- Igualmente, en materia de vehículos se deben recoger dos cuestiones fundamentales para el equilibrio económico de los contratos existentes y de los nuevos que los sustituyan:

- a. Se debe recogerla subrogación del material móvil de los contratos actuales en el inicio de los nuevos contratos.
- b. Es necesario el establecimiento de un periodo transitorio suficiente para la incorporación de nuevos vehículos dotados de sistemas de tracción que impliquen el uso de tecnologías novedosas.

TRIGÉSIMOSEXTA.- Dado que los costes de acompañantes de los servicios escolares no están incluidos en el MAPA, debe de quedar aclarado que este coste no se imputara a las empresas de transporte.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias
Dirección General de Transportes

TRAMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

1. DATOS DE LA PERSONA INTERESADA

Persona física <input type="checkbox"/>		Persona jurídica <input checked="" type="checkbox"/>		Entidad sin personalidad jurídica <input type="checkbox"/>			
Mujer <input type="checkbox"/>		Hombre <input checked="" type="checkbox"/>					
DNI/NIE/NIF: G47043880	Primer Apellido:	Segundo Apellido:	Nombre:				
Razón social: CONFEDERACION DE ORGANIZACIONES EMPRESARIALES DE CASTILLA Y LEON (CEOE CYL)							
País: ESPAÑA	Provincia: VALLADOLID	Municipio: Valladolid	Localidad: VALLADOLID	C. P.: 47007			
Tipo de vía: CALLE	Nombre de la vía: FLORENCIA	Núm.: 8	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:	
Teléfono fijo: 983212020	Teléfono móvil: 605865515	Fax:	Correo electrónico: secretaria@ceoe cyl.es				

2. DATOS DEL REPRESENTANTE (en su caso)

DNI/NIE/NIF: 09340227L	Primer Apellido: ESTEBAN	Segundo Apellido: MIGUEL	Nombre: DAVID			
En calidad de: SECRETARIO GENERAL						
Provincia: VALLADOLID	Municipio: Valladolid	Localidad: VALLADOLID	C.P.: 47007			
Tipo de vía: CALLE	Nombre de la vía: FLORENCIA	Núm.: 8	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:
Teléfono fijo: 983212020	Teléfono móvil: 605865515	Fax:	Correo electrónico: secretaria@ceoe cyl.es			

3. MEDIOS DE NOTIFICACIÓN

La notificación se realizará mediante avisos de la puesta a disposición de las notificaciones a través del correo electrónico indicado, con los efectos previstos en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. PROYECTO NORMATIVO SOBRE EL QUE SE DESEA REALIZAR ALEGACIONES

Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

5. ALEGACIONES AL PROYECTO NORMATIVO (en el caso de precisarlo, puede adjuntar hoja/s anexas relacionando su incorporación en el apartado siguiente)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 75 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León:

EXPONE:

Se contesta al tramite de audiencia acompañando alegaciones de la Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

6. RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN (en su caso)

Documento correspondiente a las alegaciones de la Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

7. INFORMACIÓN BÁSICA SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Responsable: Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Finalidad: Tramitación del procedimiento de elaboración de anteproyectos de leyes y proyectos de disposiciones de carácter general.

Legitimación: El tratamiento de estos datos es lícito dado que es necesario para el cumplimiento de una obligación legal.

Destinatarios: Sus datos podrán ser cedidos a órganos de la Administración de la Comunidad y otros órganos que intervengan en el procedimiento.

Derechos: Tiene derecho a acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otros derechos recogidos en la información adicional.

Información adicional: Disponible en www.tramitacastillayleon.jcyl.es

8. DECLARACIÓN RESPONSABLE

La persona interesada **DECLARA** responsablemente que los datos consignados que se han hecho constar en esta solicitud son ciertos.

Por todo lo cual SOLICITA,

Se tenga por presentadas las alegaciones expuestas.

En VALLADOLID a 15 de Abril de 2021.

Firma del interesado / representante: D./D.ª DAVID ESTEBAN MIGUEL

**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

RESUMEN DE PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Información de registro electrónico

Oficina: **Registro Electrónico**
Número de registro: **20219000736689**
Fecha y hora de registro: **15/04/2021 15:33:18**
Destino: **00004840 - DIRECCION GENERAL DE
TRANSPORTES**

2. Información del firmante

Nombre/Razón social: **DAVID ESTEBAN MIGUEL**
NIF/CIF: **09340227L**

3. Información de la solicitud

Identificador: **0GC226SQQ4V8**
Asunto: **TRAMITE DE AUDIENCIA E
INFORMACIÓN PÚBLICA**
Nombre de fichero: **7123-2_G47043880.pdf**

4. Información sobre los documentos anexados

Identificador	Nombre de fichero
1. 134L9FMQ63VU7	ALEGACIONES MAPA TRANSPORTE CEOE CYL.pdf

Se puede obtener una copia de cualquiera de estos documentos accediendo a la dirección <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos> y suministrando el identificador del documento.

5. Información adicional

6. Diligencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se extiende el correspondiente recibo acreditativo de los documentos presentados. De acuerdo con el art. 31. 2b) de la citada Ley 39/2015, a los efectos del cómputo fijado en días inhábiles, 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.



**JUNTA COMUNIDADES CASTILLA Y LEON
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Transportes
Rigoberto Cortejoso, 14
47014 Valladolid**

D^a. Estefanía Perez Mascaró con DNI.: 73769032 M en nombre y representación de la “Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares” (ANETRA) con CIF G28835924, DICE:

- I. Que en el Diario Oficial de Castilla y León de 1 de marzo de 2021 se ha publicado la Resolución de 10 de febrero 2021 y se somete 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
- II. Que dentro del plazo conferido, y al amparo de lo establecido por el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, efectuamos las siguientes

ALEGACIONES

• **Legitimación de ANETRA**

La Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares, ANETRA, es una asociación de ámbito nacional de carácter profesional y sin ánimo de lucro. Está constituida por empresarios de transportes de Viajeros por Carretera, teniendo actualmente representación en todas las Comunidades Autónomas.

Además de las empresas afiliadas directamente, están integradas en ANETRA otras Asociaciones provinciales o territoriales lo que supone un número cercano a las 900 empresas prestatarias de servicios de transporte por carretera en toda la geografía nacional, ostentando la titularidad de unos 5.000 vehículos y empleando directamente a 11.000 trabajadores.

Ello ha llevado a su acreditación, según reconocimiento del MITMA, como asociación miembro del Comité Nacional del Transporte por Carretera máximo Organismo consultor de ámbito nacional en el transporte de viajeros.

Por ello, además de tratarse de una información pública abierta, no hay duda de que ANETRA está legitimada, como asociación del sector que aglutina a operadores de transporte, para comparecer en este trámite y colaborar mediante la aportación de las siguientes alegaciones, que deberían tenerse en cuenta en el momento de aprobar el proyecto correspondiente.

- **Objeto de las alegaciones**

La Dirección General de Transportes manifiesta en el Proyecto que “para la prestación de los servicios se establecen criterios que hacen referencia a los **Servicios Integrados Zonales** como forma de prestación de los nuevos servicios de transporte público titularidad de la Administración autonómica, (los servicios regulares de uso general o especial de titularidad pública que hayan de prestarse en un determinado territorio); el **Transporte a la demanda** como forma predominante de explotación de los servicios integrados zonales; y la **Prestación Conjunta del transporte regular y escolar** mediante la integración del transporte escolar de uso especial dentro del uso general mediante fórmulas de prestación conjunta”

- **Las concesiones zonales restringen la competencia**

Las concesiones zonales suponen cerrar el transporte de una zona durante el plazo de 10 años. Constituyen un tipo de barrera regulatoria que restringe la competencia y desaprovecha las ventajas que una mayor competencia representa para la eficiencia y la optimización de los transportes.

Las concesiones zonales se estructuran ignorando el principio de **i)** mejora de la competitividad que debe guiar la acción de los poderes públicos de conformidad con el artículo 3 la Ley 2/2011, de 4 de marzo de Economía Sostenible (LES), y **ii)** promoción de las condiciones que propicien la competencia, de conformidad con el artículo 93 de la LES. De hecho, así lo establece expresamente el artículo 4 de la LOTT. Es más, su artículo 12.1 se refiere expresamente al artículo 38 de la Constitución y al marco de la economía de mercado. Y, en el mismo sentido, el artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la UE.

Asimismo, la Ley estatal 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, establece literalmente en su artículo 1.2 que “la unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos, en la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente, y en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica”.

Sirva como ejemplo la situación en Cataluña: la Ley 9/2011, de 29 de diciembre, de Promoción de la Actividad Económica modificó la [Ley 12/1987, de 28 de mayo](#), de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, con el objeto de liberalizar el mercado del transporte de viajeros por carretera. Una de las medidas que se adoptó para liberalizar el transporte fue la eliminación de las concesiones de servicios zonales.

Respecto de la eliminación de las concesiones zonales la Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO) manifestó lo siguiente en el documento *Adenda del estudio sobre la competencia en el transporte regular interurbano de viajeros por carretera en Catalunya* (ES 03/2010):

Aunque esta figura no había estado nunca oficialmente utilizada por parte de la administración catalana, la ACCO valora positivamente la propuesta de eliminación de los servicios zonales ya que su otorgamiento, por definición, hubiese implicado un aumento de la concentración de los servicios de transporte en manos de un mismo operador en un ámbito geográfico determinado y, por lo tanto, podría haber supuesto una reducción del grado de competencia.

Consideramos que el Anteproyecto no valora adecuadamente el cierre del mercado que se va a producir en la zona durante el plazo de 10 años en términos de competencia.

Al respecto también es ciertamente revelador el Informe del Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, de 4 de junio de 2012, emitido precisamente en relación con los “*Anteproyectos para el establecimiento de la concesión del servicio público de transporte de viajeros, regular y de uso general competencia del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia*”, cuando informa literalmente que:

“Esta opción supone la zonificación de las concesiones, lo cual implica que el número de operadores en el mercado afectado se reduce sustancialmente El monopolio que ya conlleva cualquier concesión se ve agravado por la reducción de operadores que pueden prestar servicio en las zonas predeterminadas. En el caso que nos ocupa pasaríamos de un escenario prestacional de once posibles operadores de transporte a cinco como máximo. Esto supone una restricción de acceso de los operadores al mercado, con la consiguiente reducción de la competencia.”

(...)

*Considera este Tribunal que la Diputación **opta por la opción más restrictiva de la competencia, que, además, coincide con la planteada como excepcional desde el punto de vista de la regulación del transporte de viajeros por carretera.***

Si la Administración Pública observa ineficacias o disfuncionalidades no cabe duda que es el momento de racionalizar las mismos y establecer, en su caso, la complementariedad con otro tipo de transportes, pero a través de las opciones que menos restrinjan la competencia, por ejemplo supresión o modificación de paradas, recorridos, etc., todo ello sin necesidad de compartimentar en zonas la prestación del servicio regular permanente de uso general y reducir el ámbito de competencia en la misma.

Por tanto, la justificación de la zonificación de las concesiones no resulta desde el punto de vista de la competencia en el mercado, ni razonada, ni razonable, ni proporcionada. En este sentido se recomienda a la Diputación Foral de Bizkaia la redefinición de los anteproyectos empleando opciones menos restrictivas de la competencia.”

El Proyecto sometido a información pública, así pues, no se justifica desde el punto de vista de los principios de buena regulación en el ejercicio de la potestad reglamentaria, establecidos por el artículo 129 de la Ley 39/2015, como son los principios de necesidad y eficacia, proporcionalidad y coherencia con el ordenamiento jurídico de la Unión Europea, como tratamos seguidamente.

- **Las concesiones zonales son contrarias al Reglamento 1370/2007 y a la legislación de contratación pública**

En virtud del Reglamento (CE) nº 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 adelante, Reglamento 1370/2007) el transporte público de viajeros, definido en su artículo 2 a) como servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua, han de ser objeto de un **contrato de gestión de servicios públicos (artículo 3.1)**.

De conformidad con el artículo 4.3 del Reglamento 1370/2007 la duración máxima de este contrato es de 10 años.

El contrato de gestión de servicio público se regula por el Reglamento 1370/2007, por la normativa autonómica de transportes y también por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público en lo que se refiere a la licitación, adjudicación y ejecución del contrato de gestión de servicios públicos.

Por el contrario, en términos generales, el transporte escolar es objeto de un contrato de servicios con una vigencia inferior, y se regula por la normativa autonómica que le es propia y también por la LCSP en lo que se refiere a la licitación, adjudicación y ejecución del contrato de servicios.

Un contrato de transporte escolar no puede confundirse con un contrato de gestión de servicios públicos. Un contrato de transporte escolar cumple, por lo general, con las siguientes características propias de un contrato de servicios:

- Es la Administración quien retribuye al adjudicatario,
- La Administración no impone obligaciones de servicio público al adjudicatario,
- El adjudicatario no explota ningún servicio sino que se limita a prestar un servicio y a recibir la contraprestación que le es debida por contrato. El riesgo que asume es limitado.

La diferencia esencial entre un contrato de gestión de servicio público y un contrato de servicios es que, en el primer contrato, la administración cede la gestión al concesionario a cambio de asumir la explotación del servicio, mientras que, en el segundo contrato, la administración abona al contratista un precio por prestar un servicio.

Este criterio diferenciador ha sido tratado por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, entre otros, en los informes 22/09: «*Diversas cuestiones sobre un contrato de gestión de servicio público para recogida selectiva de residuos*» y 64/09: «*Calificación de un contrato cuyo objeto es salvamento y socorrismo en las playas del término municipal. Distinción de las concesiones de servicios*».

También ha sido tratado por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales en las resoluciones 284/2012 y 220/2011 y, más recientemente, en la Sentencia de 16 de junio de 2015 dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el recurso ordinario 290/2012 (JUR 2015\235244):

En el presente supuesto, conforme a la cláusula 6ª del pliego de cláusulas económico-administrativas particulares de la licitación, "El precio o tipo de licitación de cada ruta es el que figura en el anexo 1", resultando de este último, que el adjudicatario recibe del Consell Comarcal convocante, un precio fijo diario por cada servicio o itinerario a cubrir, a saber, el determinado por la oferta del primero, a la baja respecto del contemplado en dicho Anexo 1, de forma que ciertamente, como alega la parte codemandada en su escrito de contestación a la demanda, "Es evidente que el riesgo asumido por el contratista es nulo y que el contrato debe ser calificado como de servicios".

Por ello, al tratarse de contratos esencialmente distintos un contrato de gestión de servicios públicos (el del transporte regular) no puede convertirse en un contrato de servicios y un contrato de servicios (el de transporte de viajeros) no puede convertirse en un contrato de gestión de servicios públicos.

Así las cosas, si esta Dirección General acaba convirtiendo un contrato de servicios (transporte escolar) en un contrato de gestión de servicios públicos (10 años de duración) acabará conculcando la LCSP y no únicamente respecto al plazo de duración sino también al hecho que un transporte escolar, que dispone de financiación suficiente, pueda obtener subvenciones por el déficit que pueda acreditar una empresa bajo la fórmula del mantenimiento del equilibrio económico financiero, derecho consustancial a todo contrato de gestión de servicio público.

- **La integración del transporte especial en una concesión zonal genera una compensación excesiva**

En la introducción de la “Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) nº 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera”, publicada en el DOUE de 29 de marzo de 2014, se establece al respecto lo siguiente:

(...) También establece las condiciones que deben darse para que las compensaciones estipuladas en los contratos y concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros se consideren compatibles con el mercado interior y estén exentas de la obligación de notificación previa de ayudas estatales a la Comisión.

El Reglamento (CE) n o 1370/2007 es de gran importancia para la organización y financiación de los servicios públicos de transporte en autobús, tranvía, metro y ferrocarril en los Estados miembros. Una aplicación coherente y correcta de sus disposiciones es económica y políticamente importante.

En efecto, el artículo 4 del Reglamento 1370/2007 exige que los contratos de servicio público establezcan la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos, de tal manera que se evite una compensación excesiva.

Al Reglamento 1370/2007 le preocupa especialmente garantizar que, con ocasión de la compensación, no se altere el juego del mercado más de lo necesario. Dicha compensación solo puede utilizarse para retribuir al operador por la diferencia con la retribución normal que correspondería en circunstancias comerciales ordinarias. Por ello, el Reglamento 1370/2007 quiere evitar y erradicar una compensación excesiva.

Lo corrobora el Considerando 33 del propio Reglamento cuando dispone:

“En los apartados 87 a 95 de su sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00, Altmark Trans GmbH (1), el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas indicó que las compensaciones de servicio público no constituyen ventajas en el sentido del artículo 87 del Tratado, siempre y cuando se cumplan cuatro criterios cumulativos. Cuando no se cumplan esos criterios, pero se cumplan los criterios generales de aplicabilidad de artículo 87, apartado 1, del Tratado, las compensaciones de servicio público constituyen ayudas estatales y están sujetas a los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado.

Pueden resultar necesarias compensaciones de servicio público en el sector del transporte terrestre de viajeros para que las empresas encargadas de los servicios públicos funcionen con arreglo a principios y en condiciones que les permitan llevar a cabo su misión. Dicha compensación podrá ser compatible con el Tratado, en aplicación de su artículo 73, en determinadas condiciones. Por una parte, deben otorgarse para asegurar la prestación de servicios que son de interés general con arreglo a lo

establecido en el Tratado. Por otra, para evitar distorsiones injustificadas de la competencia, no deben superar el importe necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos que generen y unos beneficios razonables.”

Pues bien, los derechos exclusivos y las compensaciones que una concesión zonal otorga al adjudicatario de la concesión zonal son:

- Se reserva al gestor de un servicio público la exclusiva en la explotación de una zona. Ello comporta que otras empresas no podrán atender tráficos que puedan coincidir, aunque sea parcialmente, con los del titular de la concesión zonal,
- Se otorgan subvenciones por el déficit que pueda acreditar una empresa bajo la fórmula del mantenimiento del equilibrio económico financiero,
- Se le atribuye la financiación proveniente del transporte escolar.

Los derechos exclusivos y las compensaciones que se otorgan a los gestores de servicios públicos son excesivos hasta tal punto que desaparecen todos los contratos de transporte escolar a adjudicar para otorgárselos a un único gestor.

- **Conclusión**

Por todo lo expuesto, son muchos los argumentos de derecho europeo, estatal y autonómico en materia de transporte, competencia y contratación pública que justifican que se deje sin efecto el Proyecto sometido a consulta pública, en particular la integración de los servicios de uso especial (transporte escolar) en los servicios regulares de uso general pues, de aprobarse el Proyecto se incurriría en numerosas disconformidades susceptibles de ser consideradas por un Tribunal de Justicia y también por las autoridades competentes de acuerdo con lo establecido por los artículos 26 a 28 de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado.

Por todo ello,

SOLICITO: Tenga por presentado en tiempo y forma este escrito de alegaciones en el trámite de información pública convocado por Resolución de la Dirección General Transportes de 10 de febrero de 2021 por parte de ANETRA; le reconozca la condición de interesada de modo que le sea notificada cualquier resolución o acto que se dicte en el expediente correspondiente; y, de conformidad con los fundamentos expuestos, resuelva no aprobar el Proyecto con el contenido sometido a información pública, en particular en lo que se refiere a la integración de los servicios de uso especial (transporte escolar) en los servicios regulares de uso general.

Madrid para Valladolid a 13 de abril 2021



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias
Dirección General de Transportes

TRAMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

1. DATOS DE LA PERSONA INTERESADA

Persona física <input type="checkbox"/>		Persona jurídica <input checked="" type="checkbox"/>		Entidad sin personalidad jurídica <input type="checkbox"/>			
Mujer <input type="checkbox"/>		Hombre <input type="checkbox"/>					
DNI/NIE/NIF: G28835924	Primer Apellido:	Segundo Apellido:	Nombre:				
Razón social: ANETRA - ASOCIACION NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTES EN AUTOCARES							
País: ESPAÑA	Provincia: MADRID	Municipio: Madrid	Localidad:			C. P.: 28046	
Tipo de vía: PASEO	Nombre de la vía: CASTELLANA	Núm.:	Portal:	Escalera:	Piso: 6	Puerta:	
Teléfono fijo: 915479276	Teléfono móvil:	Fax:	Correo electrónico: anetra@anetra.es				

2. DATOS DEL REPRESENTANTE (en su caso)

DNI/NIE/NIF: 73769032M	Primer Apellido: PEREZ	Segundo Apellido: MASCARO	Nombre: ESTEFANIA			
En calidad de: SECRETARIA GENERAL						
Provincia: MADRID	Municipio: Madrid	Localidad:			C.P.: 28046	
Tipo de vía: PASEO	Nombre de la vía: CASTELLANA	Núm.: 201	Portal:	Escalera:	Piso: 6	Puerta:
Teléfono fijo: 915479276	Teléfono móvil:	Fax:	Correo electrónico: anetra@anetra.es			

3. MEDIOS DE NOTIFICACIÓN

La notificación se realizará mediante avisos de la puesta a disposición de las notificaciones a través del correo electrónico indicado, con los efectos previstos en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. PROYECTO NORMATIVO SOBRE EL QUE SE DESEA REALIZAR ALEGACIONES

Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León (Resolución de 10 de febrero 2021)

5. ALEGACIONES AL PROYECTO NORMATIVO (en el caso de precisarlo, puede adjuntar hoja/s anexas relacionando su incorporación en el apartado siguiente)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 75 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León:

EXPONE:

D^a. Estefanía Perez Mascaró con DNI.: 73769032 M en nombre y representación de la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA) con CIF G28835924, DICE:

I. Que en el Diario Oficial de Castilla y León de 1 de marzo de 2021 se ha publicado la Resolución de 10 de febrero 2021 y se somete 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

II. Que dentro del plazo conferido, y al amparo de lo establecido por el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, efectuamos las siguientes

A L E G A C I O N E S: (Ver PDF Anexo)

6. RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN (en su caso)

PDF - ANETRA Alegaciones Proyecto Mapa Ordenación Tte. Publico CyL

7. INFORMACIÓN BÁSICA SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Responsable: Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Finalidad: Tramitación del procedimiento de elaboración de anteproyectos de leyes y proyectos de disposiciones de carácter general.

Legitimación: El tratamiento de estos datos es lícito dado que es necesario para el cumplimiento de una obligación legal.

Destinatarios: Sus datos podrán ser cedidos a órganos de la Administración de la Comunidad y otros órganos que intervengan en el procedimiento.

Derechos: Tiene derecho a acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otros derechos recogidos en la información adicional.

Información adicional: Disponible en www.tramitacastillayleon.jcyl.es

8. DECLARACIÓN RESPONSABLE

La persona interesada **DECLARA** responsablemente que los datos consignados que se han hecho constar en esta solicitud son ciertos.

Por todo lo cual SOLICITA,

Se tenga por presentadas las alegaciones expuestas.

En MADRID a 14 de Abril de 2021.

Firma del interesado / representante: D./D.ª ESTEFANIA PEREZ MASCARO

**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

Para cualquier consulta relacionada con la materia o sugerencia para mejorar este impreso, puede dirigirse al teléfono de información administrativa 012, 983 327 850

RESUMEN DE PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Información de registro electrónico

Oficina: **Registro Electrónico**
Número de registro: **20219000727583**
Fecha y hora de registro: **14/04/2021 20:48:30**
Destino: **00004840 - DIRECCION GENERAL DE
TRANSPORTES**

2. Información del firmante

Nombre/Razón social: **ESTEFANIA PEREZ MASCARO**
NIF/CIF: **73769032M**

3. Información de la solicitud

Identificador: **0VGCEBC227I8Z**
Asunto: **TRAMITE DE AUDIENCIA E
INFORMACIÓN PÚBLICA**
Nombre de fichero: **7123-2_G28835924.pdf**

4. Información sobre los documentos anexados

Identificador	Nombre de fichero
1. 1PUDZZ41QPU3S	ALEGACIONES PROYECTO MAPA ORDENACION TTE PUBLICO CYL.pdf

Se puede obtener una copia de cualquiera de estos documentos accediendo a la dirección <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos> y suministrando el identificador del documento.

5. Información adicional

6. Diligencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se extiende el correspondiente recibo acreditativo de los documentos presentados. De acuerdo con el art. 31. 2b) de la citada Ley 39/2015, a los efectos del cómputo fijado en días inhábiles, 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.

A/A IGNACIO SANTOS PÉREZ

DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y EMERGENCIAS.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES.

Carlos Grandoso Mayordomo, con CIF 09315174J en representación y como Presidente de ASETRADIS, con CIF G47645841,

Presenta alegaciones y sugerencias por registro al Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros de Castilla y León.

En Valladolid, a 25 de marzo de 2021

Carlos Grandoso Mayordomo

Asetradis

Ronda del Sauce, 30. Polígono La Mora.

47193 La Cistérniga

Telf 983 54 62 99

En relación a la información pública del nuevo Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros de Castilla y León, desde ASETRADIS, queremos hacer las siguientes alegaciones y sugerencias;

- 1.- Echamos en falta un listado de municipios que abarcan cada lote, aunque los tráficos vengan definidos en los proyectos de explotación.
- 2.- El cálculo de viajeros esperado está hecho con cifras de antes de la pandemia, y hemos visto que la movilidad de los ciudadanos no sólo ha cambiado durante la pandemia, sino que se espera que sea distinta una vez hayamos dejado atrás la pandemia, ya que medidas como el teletrabajo han venido para quedarse. Además se está viendo en aquellos países donde los coches eléctricos están más implantados, (Ej. Noruega), que se hace más uso del vehículo privado en detrimento del transporte público, con lo que es esperable que en España sigamos la misma tendencia. Esto hará que el montante total de viajeros transportados descienda considerablemente en un futuro. Sería deseable la creación de un fondo de compensación en el caso de que el número de viajeros transportados descienda considerablemente de las cifras estimadas.-
3. En relación a la utilización de vehículos de bajas emisiones para la realización del transporte en la futura licitación, y para la posible puntuación de vehículos de bajas emisiones, queremos puntualizar simplemente que, como saben, en las zonas rurales, la infraestructura de carga de vehículos con GLP y GNC es nula y la disponibilidad de vehículos eléctricos, tanto autocares como microbuses, en el mercado es así mismo nula, ya que solamente hay de momentos autobuses urbanos eléctricos, por lo que la única opción para estos transportes, hoy en día, es el diesel.

Atentamente

Carlos Grándoso

Presidente de ASETRADIS



JUSTIFICANTE DE RECEPCIÓN DE ASIENTO Y DOCUMENTACIÓN REGISTRAL

Oficina de registro: JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. DELEGACIÓN TERRITORIAL EN VALLADOLID. SERVICIO TERRITORIAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL. - 131 DIR3: 000008482

Fecha y hora del registro de entrada: 6/04/21 9:32

Número del registro de entrada: 202113100003705

Interesado

ASETRADIS

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: 06/04/2021 11:50:27

Resumen: ALEGACIONES Y SUGERENCIAS MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS CYL

Documentación

Documentación física requerida: NO

Documentación física complementaria: NO

Documentación electrónica anexa: Sí

Copias Auténticas:

Comunicación_04349210.pdf

Información administrativa:

La oficina JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. DELEGACIÓN TERRITORIAL EN VALLADOLID. SERVICIO TERRITORIAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL., a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados se corresponden con los documentos en papel presentados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.

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.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias
Dirección General de Transportes

TRAMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

1. DATOS DE LA PERSONA INTERESADA

Persona física <input type="checkbox"/>		Persona jurídica <input checked="" type="checkbox"/>		Entidad sin personalidad jurídica <input type="checkbox"/>			
Mujer <input type="checkbox"/> Hombre <input type="checkbox"/>							
DNI/NIE/NIF: G42164020	Primer Apellido:	Segundo Apellido:	Nombre:				
Razón social: FUNDACIÓN CENTRO DE SERVICIOS Y PROMOCIÓN FORESTAL Y DE SU INDUSTRIA DE CASTILLA Y LEÓN							
País: ESPAÑA	Provincia: SORIA	Municipio: Soria	Localidad: SORIA	C. P.: 42005			
Tipo de vía: POLIGONO INDUS	Nombre de la vía: LAS CASAS C/C PARCELA 4	Núm.:	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:	
Teléfono fijo: 975212453	Teléfono móvil: 677873046	Fax:	Correo electrónico: raquel.puntero@cesefor.com				

2. DATOS DEL REPRESENTANTE (en su caso)

DNI/NIE/NIF: 05431585C	Primer Apellido: SABÍN	Segundo Apellido: GALÁN	Nombre: PABLO			
En calidad de: REPRESENTANTE						
Provincia: SORIA	Municipio: Ausejo de la Sierra	Localidad: FUENTELEFRESNO	C.P.: 42171			
Tipo de vía: CALLE	Nombre de la vía: LA COMETA	Núm.: 7	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:
Teléfono fijo:	Teléfono móvil: 678514378	Fax:	Correo electrónico: raquel.puntero@cesefor.com			

3. MEDIOS DE NOTIFICACIÓN

La notificación se realizará mediante avisos de la puesta a disposición de las notificaciones a través del correo electrónico indicado, con los efectos previstos en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. PROYECTO NORMATIVO SOBRE EL QUE SE DESEA REALIZAR ALEGACIONES

Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por carretera de Castilla y León

Código IAPA: n.º 3099 Modelo: n.º 7123

5. ALEGACIONES AL PROYECTO NORMATIVO (en el caso de precisarlo, puede adjuntar hoja/s anexas relacionando su incorporación en el apartado siguiente)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 75 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León:

EXPONE:

En relación al epígrafe: CRITERIOS RELATIVOS A LA MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE

- Que se incluya como criterio en las obras de adecuación el empleo de materiales o productos con una baja huella de carbono y en especial el uso de madera.

Que se consideren entre las infraestructuras complementarias del transporte las paradas de autobús situadas en los entornos rurales y en particular sobre éstas se incluyan los siguientes criterios:

- Que en cada punto de parada exista una edificación dónde los usuarios puedan esperar en condiciones dignas y adecuadas.
- Que se diseñe un nuevo modelo de parada unificado para todo Castilla y León
- Que el nuevo modelo de parada esté construido de forma industrializada y sea de madera en su parte estructural de manera que se fomente el uso de materiales sostenibles y una economía baja en carbono
- Que sea un diseño modular para poder formar distintos tamaños acorde con las necesidades.
- Que se prime el uso de materia prima local en su fabricación.
- Que incorpore diseño y protección anti-vandalismo
- Que tengan un sistema sencillo de anclaje
- Que sean fácilmente transportables (incluida carga y descarga)
- Que dispongan de un tamaño acorde al número de usuarios (en atención especial a aquellas empleadas por escolares)
- Que tengan un sistema de posibilidad de apertura-cierre de puerta para acondicionar térmicamente el interior
- Que dispongan de iluminación gracias a placas fotovoltaicas
- Que puedan disponer de algún sistema que aporte algo de calefacción para evitar condiciones de extremo frío.

Sin formar parte de la alegación, dejar escrito nuestro compromiso desde CESEFOR para trabajar con la Dirección General responsable en el diseño y fabricación de un prototipo de parada que cumpla las condiciones técnicas mencionadas.

6. RELACIÓN DE DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN (en su caso)

7. INFORMACIÓN BÁSICA SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

Responsable: Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Finalidad: Tramitación del procedimiento de elaboración de anteproyectos de leyes y proyectos de disposiciones de carácter general.

Legitimación: El tratamiento de estos datos es lícito dado que es necesario para el cumplimiento de una obligación legal.

Destinatarios: Sus datos podrán ser cedidos a órganos de la Administración de la Comunidad y otros órganos que intervengan en el procedimiento.

Derechos: Tiene derecho a acceder, rectificar y suprimir los datos, así como otros derechos recogidos en la información adicional.

Información adicional: Disponible en www.tramitacastillayleon.jcyl.es

8. DECLARACIÓN RESPONSABLE

La persona interesada **DECLARA** responsablemente que los datos consignados que se han hecho constar en esta solicitud son ciertos.

Por todo lo cual SOLICITA,

Se tenga por presentadas las alegaciones expuestas.

En _____ SORIA _____ a 14 de Abril de 2021.

Firma del interesado / representante: D./D.ª _____ PABLO SABÍN GALÁN _____

**CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES**

Para cualquier consulta relacionada con la materia o sugerencia para mejorar este impreso, puede dirigirse al teléfono de información administrativa 012, 983 327 850

RESUMEN DE PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Información de registro electrónico

Oficina: **Registro Electrónico**
Número de registro: **20219000725742**
Fecha y hora de registro: **14/04/2021 15:38:00**
Destino: **00004840 - DIRECCION GENERAL DE
TRANSPORTES**

2. Información del firmante

Nombre/Razón social: **PABLO SABIN GALAN**
NIF/CIF: **05431585C**

3. Información de la solicitud

Identificador: **131USQA1Z3109**
Asunto: **TRAMITE DE AUDIENCIA E
INFORMACIÓN PÚBLICA**
Nombre de fichero: **7123-2_G42164020.pdf**

4. Información sobre los documentos anexados

No se han anexado documentos.

5. Información adicional

6. Diligencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se extiende el correspondiente recibo acreditativo de los documentos presentados. De acuerdo con el art. 31. 2b) de la citada Ley 39/2015, a los efectos del cómputo fijado en días inhábiles, 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.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES
D. IGNACIO SANTOS PÉREZ
DIRECTOR GENERAL
C/ RIGOBERTO CORTEJOSO, 14
47014 - VALLADOLID

D. Juan Carlos Rodríguez Cuesta, con DNI 09.270.954 E, en nombre y representación de las empresas La Regional Vallisoletana, S.A. con CIF A47001961, Autocares de las Heras, S.L. con CIF B09291899 y Autocares Tejedor H., S.L. con CIF B 34165068, de las cuales tiene poderes que obran en poder de esa administración

EXPONE: en relación con la Resolución de 10 de febrero de 2021, de la Dirección General de Transportes, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, por la que se somete al trámite de información pública el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera, publicada en el BOCYL del 1 de marzo de 2021, y dentro del plazo establecido, las alegaciones u observaciones que estas empresas formulan al citado proyecto.

Considerando positivo el esfuerzo realizado por la Junta de Castilla y León para la elaboración del Proyecto de Decreto, Memoria y Anexos sometidos a información pública, pues son un importante paso para modernizar el sistema de transporte de Castilla y León, dando cumplimiento al marco jurídico vigente, vemos necesario introducir los siguientes cambios que permitan su sostenibilidad jurídica, económica, social y ambiental:

El Mapa debe garantizar la viabilidad económica de los contratos, tanto al inicio de la prestación de servicio como durante la vida de este. Conforme a la legislación comunitaria, dada la situación de escasa demanda de la gran parte de los contratos, las exigencias de OSP con la gratuidad de algunos servicios deberá aprobarse una compensación económica suficiente para garantizar el equilibrio del contrato durante toda la vida de este. La compensación prevista en la Memoria no es suficiente para cumplir con la exigencia legal de viabilidad económica del contrato. Vemos necesario un incremento de la dotación económica, así como garantizar no solo el mantenimiento anual sino el previsible incremento de esta ante las previsiones de la Junta de evolución demográfica decreciente en los próximos años.

No se han no se han actualizado los estudios realizados que son anteriores a 2020 donde se ha sufrido una caída muy importante de los viajeros, en cualquier caso, la demanda es anterior al año 2020, anterior a la drástica caída de viajeros, la demanda en la que se basa el estudio hoy día no es real y es de suponer que tampoco lo será en los próximos años. El Mapa en el que figura que el riesgo y ventura es total para los concesionarios, tiene una situación de desequilibrio que será para toda la vida del contrato lo que impide la viabilidad económica. El concesionario deberá prestar el servicio comprometido a pesar de que los viajeros no sean los indicados, ni la compensación sea suficiente. En el Mapa debe reconocerse el derecho del concesionario a solicitar el reequilibrio de los contratos en el caso de que la demanda real sea inferior a la prevista en el Mapa.

Igualmente deberá establecerse expresamente el derecho a la compensación en el caso de modificaciones de los contratos con nuevas OSP durante la explotación de este. Periódicamente, incluso anualmente, se modificarán las rutas de transporte escolar, según las necesidades que comunique la Consejería de Educación. Estas modificaciones de nuevos servicios, o eliminación, pueden suponer una modificación del contrato. Estas modificaciones tendrán una repercusión directa en los ingresos, en los costes y en las inversiones de las que se debe hacer un reconocimiento expreso del derecho a la compensación cuando se modifique la OSP.

Estas modificaciones de OSP y el derecho a la compensación deben preverse dada la configuración de los contratos con una integración del transporte escolar y el regular de uso

general. El diseño de las rutas, horarios, paradas, etc. tiene en cuenta el servicio de transporte escolar. El Mapa debe hacer un reconocimiento expreso del derecho a la compensación cuando se modifique la OSP.

La Administración deberá prever las compensaciones que resulten esenciales para, manteniendo las condiciones de equilibrio económico de los indicados contratos y el principio de riesgo y ventura que les es propio, resarcir al contratista por las nuevas obligaciones de servicio público que se le impongan.

El Mapa debe establecer de forma expresa el derecho de los operadores a la compensación por circunstancias excepcionales como las que estamos viviendo en la actualidad, así como las posibles restricciones de movilidad que pudiesen estar asociadas a las mismas. Estas restricciones pueden afectar tanto a las pérdidas en el transporte regular (mantenimiento de servicios y caída de demanda), como en el escolar por el cierre de colegios o limitación de clases presenciales.

Estas mismas circunstancias reflejadas anteriormente deberán establecerse cuando causas de fuerza mayor determinarán de forma directa la ruptura sustancial de la economía del contrato; o cuando circunstancias imprevisibles en el momento de formular las ofertas impidan la ejecución del contrato en los términos pactados.

La subrogación de personal por el nuevo concesionario es particularmente compleja en el caso de Valladolid y muy distinta en cada provincia de Castilla y León, dado que se reduce considerablemente el número de contratos, no son iguales que los actuales contratos a lo que hay que sumar también la integración del transporte escolar. La aprobación de una disposición general es imprescindible para evitar la conflictividad laboral. La incorporación en el Mapa o en cualquier otra disposición de estos principios de la subrogación facilitara el acuerdo con los agentes sociales, teniendo en cuenta que el acuerdo y el desarrollo de las condiciones de la subrogación deben aprobarse antes del proceso de licitación y deben dar cobertura legal a la forma en la que se llevará a efecto la subrogación.

La subrogación de personal por el nuevo concesionario es particularmente compleja en el caso de Castilla y León, dado que se reduce considerablemente el número de contratos, no hay coincidencia de los actuales contratos con los anteriores, y en definitiva por la integración del transporte escolar. La aprobación de una disposición general evitará no pocos procesos en el orden judicial, y ayudará a evitar la conflictividad laboral. Además, la incorporación en el Mapa o en una disposición general de estos principios de la subrogación facilitaría el acuerdo con los agentes sociales, teniendo en cuenta que el acuerdo y el desarrollo de las condiciones de la subrogación deben aprobarse antes del proceso de licitación.

Por su parte la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, en su artículo 25 establece la obligación de subrogación, y en el párrafo segundo del punto primero se refiere al supuesto en el que el contrato que se licita trae causa de varios contratos anteriores ha de figurar expresamente la correlación en términos porcentuales, entre los nuevos contratos y los anteriormente vigentes.

Debiera indicarse en el Mapa que los anteproyectos recogerán una cláusula que prevea que en caso de que los costes de personal sean superiores a los notificados por el anterior operador, se reclamará al anterior operador, pero si no prospera la reclamación el nuevo operador tiene derecho al equilibrio económico. Y deberá aclararse que en la subrogación no se incluye el personal acompañante del transporte escolar, y cuál será el tratamiento del personal que en el régimen de autónomo se pudiera contratar para prestar el servicio por el anterior concesionario.

Dentro del personal deberán estar, no sólo los conductores que realizan los servicios de transporte en las diferentes rutas, así como el resto del personal que presta sus servicios en las distintas instalaciones de las empresas concesionarias: taquillas, administración, talleres y demás estamentos, costes que deben ser tenidos en cuenta en el contrato.

Al plantear la obligación de subrogar a la totalidad de los contratos, según la Memoria del Proyecto, nos salta la duda sobre qué pasaría si el personal necesario en cada contrato es inferior al personal a subrogar.

En el Mapa no se concretan las zonas que serán objeto de adjudicación, solo define que los nuevos contratos serán zonales no lineales, entendemos que después de la publicación de los anteproyectos se podrán presentar alegaciones sobre la idoneidad y proporcionalidad de las zonas o anteproyectos propuestos, de forma que se pueda solicitar la modificación de su configuración y de su contenido, ya que en el preámbulo del proyecto de Decreto en el Anexo III establece el carácter no vinculante de la determinación de las zonas y dispone que es en los proyectos donde se concretarán.

El Mapa considera como propuesta vinculante, las rutas de transporte regular cuya demanda actual sea inferior a 4.500 viajeros/año pasan a ser prestadas con rutas de transporte a la demanda. Entendemos que debería ser una propuesta orientativa y NUNCA VINCULANTE.

Con carácter orientativo, en relación con las Áreas Metropolitanas, debiera reconocerse en el Mapa la conveniencia de la colaboración público-privada, así como la aplicación de los requisitos de sostenibilidad presupuestaria en el caso de gestión directa. En las licitaciones de los contratos de colaboración público-privada se prestará atención a las condiciones de competencia en el caso de licitación de empresa con participación pública.

Debe preverse la modificación del Mapa por adaptación a normativa estatal o de la UE (Ley de movilidad y financiación del transporte, mapa del MITMA, aprobación de financiación estatal o UE, etc.) que afecten a la financiación, el objeto del contrato, o el régimen jurídico de la prestación del servicio.

Cualquier modificación normativa de ámbito estatal o de la Unión Europea que afecte a los contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera y que no se haya contemplado en el Mapa podrá aplicarse a los contratos regulados en el Mapa. De esta forma, la aprobación de una ley de movilidad y financiación del transporte en la que se prevea una financiación de los contratos o la aprobación del mapa concesional del MITMA, si de ello se deduce una mejora en la explotación o financiación de los contratos en Castilla León, deberá ser recogida en el Mapa y en su caso aplicarse a los contratos en explotación. Debe preverse la coordinación del Mapa: con tráficos de otras zonas del Mapa, con tráficos de otras CC.AA., con tráficos de MITMA y con tráficos urbanos y metropolitanos.

En cuanto al contenido de la licitación queremos indicar dos cuestiones. Una, relativa a inversiones en equipos, con la conveniencia que para la adquisición de los equipos se otorgue un plazo suficiente admitiendo la subrogación de equipos durante el mismo. Y otra, sobre el posible contenido de contratos, sobre todo en contratos metropolitanos, en los que puedan ser objeto actividades accesorias pero que mejoren el servicio de transportes, como pueden ser las relacionadas con las infraestructuras o la tecnología.

La compensación económica prevista en la Memoria no es suficiente para la viabilidad económica del contrato. Es necesario un aumento de la dotación económica y garantizar la dotación anual y su previsible incremento.

La evolución imprevisible tanto de la demanda y de los costes creará un desajuste acelerado de los estudios económicos a lo largo de los años, no siendo bastante contemplar el primer año de contrato, sino que la financiación debe contemplar todo el periodo de vigencia y mostrar inequívocamente el compromiso de la Administración respecto los recursos económicos necesarios durante todo su periodo de vigencia.

En ese contexto no entendemos que desaparezcan las aportaciones de los ayuntamientos y las diputaciones. Es necesario un esfuerzo solidario de todas las Administraciones para soportar las cargas derivadas del mantenimiento de un sistema de transporte que beneficia a todo el territorio.

Se debe corregir y justificar el cuadro económico de la página 45 de la Memoria, contiene errores materiales, y en la suma de cantidades parciales para obtener los totales, sus cantidades no están en algunos suficientemente justificadas, particularmente en el caso de los costes sistema propuesto: regular, demanda e integrado y en los ingresos por servicios de transporte regular, siendo gratuito el transporte a demanda. Las partidas no parecen introducir en la consideración el hecho de que han sido calculadas en 2019 con datos de 2018, existiendo un desfase tendencial que no tiene en cuenta la evolución poblacional y que omite el impacto derivado de la pandemia actual

En lo referente a la financiación es imprescindible incluir las siguientes modificaciones: El MAPA deberá tener en cuenta una visión de conjunto que considere no solo los cambios en ingresos y costes al inicio del contrato, sino también las modificaciones persistentes que se irán produciendo durante todo el plazo de vigencia, particularmente, por un lado, reducción de ingresos inicial por la gratuidad del transporte a la demanda y la conversión de gran parte del transporte regular a dicha modalidad, reducción de ingresos persistente por el decrecimiento poblacional previsto y, por otro lado, aumento de costes inicial por la inversión en nuevas tecnologías de tracción y aumento de costes persistente por la inflación. Dentro del capítulo de ingresos, es necesario que se aclare el método de cálculo de la aportación de Educación, en particular si va a depender del número de personas en edad escolar que necesiten ser transportadas, cifra que se prevé menguante año a año. Toda esta información deberá recogerse en un estudio económico y financiero para cada anualidad, con el valor previsto de ingresos y costes de cada concepto actualizados a cada año, de tal forma que se garantice el equilibrio económico en el conjunto de la vida del contrato y no solo el primer año.

EL MAPA debe reconocer el derecho al equilibrio del contrato en el caso de que la demanda prevista en el MAPA o en los proyectos no sea la real, debe reconocerse el derecho del concesionario a solicitar el reequilibrio de los contratos en el caso de que la demanda real, sea inferior a la prevista en el MAPA.

El MAPA debe establecer el derecho a la compensación por las consecuencias de la COVID-19 durante la etapa que dure las consecuencias de la pandemia en la explotación de los contratos. En caso de producirse una alarma o emergencia sanitaria que requiera la adopción de medidas preventivas excepcionales o condiciones especiales para la prestación del servicio, la Administración podrá determinar las modificaciones al servicio que estime necesarias, del mismo modo, podrá establecer las reglas y condiciones de uso del servicio; pero cuando las modificaciones impuestas impliquen la imposibilidad, total o parcial de la ejecución del contrato por parte del operador, la Administración deberá aprobar la indemnización para el restablecimiento del reequilibrio económico.

EL MAPA debe hacer referencia al derecho a la compensación en los casos de modificación de los contratos, deberá prever las compensaciones que resulten esenciales para mantener las condiciones de equilibrio económico de los indicados contratos y resarcir al contratista por las nuevas obligaciones de servicio público que se le impongan. La citada compensación deberá ser automática, con la nueva obligación de servicio.

Es necesario introducir dos modificaciones sustanciales relativas a los servicios a demanda: se deben establecer como no vinculante el umbral de 4.500 viajeros año, dado que esa cifra implica, en la mayoría de los casos, una prestación presencial todos los días de servicio, careciendo así de sentido la prestación a demanda, en la cual será necesario contemplar en sus costes, tanto la parte fija debida a la disponibilidad como la parte variable debida al número de servicios que deban ser prestados, que deberá cuantificarse caso por caso.

En cuanto al diseño de los lotes y de los servicios, el MAPA no concreta ni define su contenido. La división en lotes debe quedar motivada y definida de forma inequívoca, reflejando su delimitación geográfica y funcional, las poblaciones atendidas, las concesiones de transporte público existentes en el área, el régimen de prohibición de tráfico y los criterios de adscripción de los servicios interzonales a cada lote.

El MAPA debe reconocer la posibilidad de presentar alegaciones a la división zonal escogida y a su contenido. Debe aclararse cuál será el criterio para responder a la demanda variable y presumiblemente decreciente en los distintos servicios, en particular el transporte integrado: supresión de rutas enteras, eliminación de expediciones, etc. Igualmente, debe aclararse cómo va a afectar cambio en el servicio al equilibrio económico del contrato y cómo va a compensar la Administración en caso de aparición de desequilibrios. Se ha de considerar la coordinación entre distintas redes, en particular la posibilidad de uso de paradas urbanas y el transbordo con concesiones de la Administración Central.

En lo referente al cálculo de la demanda y de los ingresos: Se han de resolver las contradicciones en los ingresos previstos y en particular la que afecta al transporte a la demanda, ya que la Memoria prevé un transporte gratuito.

Debe incluirse un estudio pormenorizado de cuál será la demanda inicial que tenga en cuenta la realidad sociodemográfica de Castilla y León en el año 0 de los contratos y, por tanto, ha de incluir la afección de la pandemia y aquellas variaciones tendenciales desde la última evaluación de la demanda.

También deberá calcularse de forma justificada cuál será la afección de la nueva política tarifaria escogida en esa demanda inicial, detallando cuál será la captación de otros medios y si se prevé la reducción de ingresos por la puesta en servicio de nuevos bonos. La viabilidad de los contratos exige contar con un análisis de la variación que se espera con la demanda año a año, en particular por el decrecimiento poblacional previsto.

En cuanto al cálculo de costes y beneficio industrial: la licitación debe basarse en un modelo de costes fijo, común y que tenga en cuenta la necesidad de adaptar la referencia del "Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar", del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, pero adaptado al transporte regular de viajeros y a la realidad socioeconómica de Castilla y León y sus provincias. Se han de incluir los conceptos que no se encuentren explicitados en el Observatorio y redunden en un incremento del coste, tales como tiempos de trabajo no dedicados a las expediciones comerciales, cánones de estación, reservas de vehículos, costes adicionales en concepto de las nuevas tecnologías de tracción y costes fijos derivados del transporte a la demanda. Del mismo modo, el modelo de costes debe introducir en la consideración una previsión de la inflación interanual, considerando además que ciertos conceptos, como el coste de personal, se enfrentará a un incremento superior. EL MAPA debe establecer el porcentaje de beneficio en el que deberá basarse los contratos.

El MAPA incluirá todos los costes derivados subrogación dentro de los costes del contrato. Es necesario que en el MAPA y la forma en la que debe realizarse esta subrogación.

Igualmente, en materia de vehículos se deben recoger dos cuestiones fundamentales para el equilibrio económico de los contratos existentes y de los nuevos que los sustituyan: se debe recoger la subrogación del material móvil de los contratos actuales en el inicio de los nuevos contratos, siendo necesario el establecimiento de un periodo transitorio suficiente para la incorporación de nuevos vehículos dotados de sistemas de tracción que impliquen el uso de tecnologías novedosas.

Por las empresas representadas

Fdo.: Juan Carlos Rodríguez Cuesta
Director

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: 14/04/21 9:56

Número del registro de entrada: 202115700011265

Oficina del registro original: 000000318 - REGISTRO ELECTRÓNICO

Procede de otra Administración Pública

Fecha registro original: 14/04/2021 09:51 **Nº registro original:** REGAGE21e00004838021 **Tipo:** ENTRADA

Interesado

LA REGIONAL VALLISOLETANA, S.A.

C: A47001961

ESPAÑA - VALLADOLID - VALLADOLID - 47012 - CALLE ALUMINIO, 7

REP. JUAN CARLOS RODRIGUEZ CUESTA - N: 09270954E - 667624420

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: 16/04/2021 13:09:52

Resumen: ALEGACIONES AL PROYECTO DE DECRETO.

Documentación

Documentación física requerida: NO

Documentación física complementaria: NO

Documentación electrónica anexa: SÍ

Originales:

JustificanteFirmado_REGAGE21e00004838021.pdf

Documento:

Alegaciones Empresa_signed.pdf

Información administrativa:

La oficina JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. OFICINA DEPARTAMENTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL., a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados se corresponden con los documentos en papel presentados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.

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.

Justificante de Presentación

Datos del interesado:

CIF - A47001961 LA REGIONAL VALLISOLETANA, S.A.

Dirección: Calle ALUMINIO, 7
Valladolid 47012 (Valladolid-España)

Teléfono de contacto: 667624420

Correo electrónico: jrodriguez@matgrupo.com

Datos del representante:

NIF - 09270954E JUAN CARLOS RODRIGUEZ CUESTA

Dirección: Calle ALUMINIO, 7
Valladolid 47012 (Valladolid-España)

Teléfono de contacto: 667624420

Número de registro: REGAGE21e00004838021
Fecha y hora de presentación: 14/04/2021 09:51:18
Fecha y hora de registro: 14/04/2021 09:51:18
Tipo de registro: Entrada
Oficina de registro electrónico: REGISTRO ELECTRÓNICO
Organismo destinatario: A07029819 - Dirección General de Transportes
Organismo raíz: A07002862 - Junta de Castilla y León
Nivel de administración: Administración Autonómica

Asunto: Alegaciones al proyecto de decreto.

Expone: Alegaciones que las empresas pertenecientes al Grupo MAT formulan al proyecto de decreto.

Solicita: Sean admitidas y se tengan en cuenta

Documentos anexados:

ESCRITO - Alegaciones Empresa_signed.pdf (Huella digital: c383518310b44e88863aafcd10ffa67d26c64d2a)

Alerta por SMS: No

Alerta por correo electrónico: Sí

El presente justificante tiene validez a efectos de presentación de la documentación en este Registro Electrónico y no prejuzga la admisión del escrito para su tramitación. La fecha y hora de este Registro Electrónico es la de la Sede electrónica del Punto de Acceso General (<https://sede.administracion.gob.es/>). El inicio del cómputo de los plazos que hayan de cumplir las Administraciones Públicas vendrá determinado por la fecha y hora de presentación en el registro electrónico de cada Administración u organismo.

De acuerdo con el art. 31.2b de la Ley 39/15, 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.

De acuerdo con el Art. 28.7 de la Ley 39/15, el interesado de esta solicitud se responsabiliza de la veracidad de los documentos que presenta.

Trámite: Alegaciones al Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

D. ADOLFO MENÉNDEZ MENÉNDEZ, con D.N.I. 10.811.714-N, en nombre y representación de la sociedad **EMPRESA CABRERO, S.A** (en adelante, “EMPRESA CABRERO”) y de la sociedad **ZAMORA SALAMANCA, S.A.U.** (en adelante, “ZAMORA SALAMANCA”), tal y como se acredita mediante las escrituras de poder que se adjuntan como **Documento núm. 1** y **Documento núm. 2** ante esta Administración en el expediente al margen referenciado; comparece y, como mejor proceda en Derecho, **DICE**:

I.- Que, el pasado día 1 de marzo de 2021, se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León, la Resolución de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de 10 de febrero de 2021, por la que se somete al trámite de información pública durante el plazo de treinta días, el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

II.- Que, de conformidad con lo establecido en el apartado primero de la citada resolución, en nombre y representación de **EMPRESA CABRERO** y **ZAMORA SALAMANCA** vengo a formular, en tiempo y forma, las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA. - Introducción.

Mis representados abordan con espíritu constructivo las presentes alegaciones, proponiendo aquellas cuestiones que, en su opinión, no sólo contribuyan a mejorar el

Mapa de Ordenación de Transportes, sino que permitan la consolidación de una movilidad moderna y eficiente en la región, en beneficio tanto de los usuarios, como de la Administración, como de las empresas concesionarias.

En efecto, la movilidad, entendida como la manera de ordenar las acciones tendentes al desplazamiento de personas y mercancías con el objetivo esencial de facilitar el acceso a todos los ciudadanos a los bienes y servicios de cualquier naturaleza, es imprescindible para hacer posible la vida social y económica.

La movilidad es, en este sentido, como las arterias del sistema, al que alimenta haciendo llegar el oxígeno a todos los puntos del territorio en los que se desarrolla o se puede desarrollar cualquier clase de actividad social o económica.

Una movilidad eficiente, al facilitar el acceso a toda clase de actividades sociales, es también la garantía de la igualdad en el ejercicio de los derechos ciudadanos de toda índole (sanitarios, educativos, sociales, empresariales, administrativos, económicos, etc...).

Por ello, una movilidad eficiente, como la que pretende alcanzar el nuevo Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, es un factor determinante para la vida de los ciudadanos y para la competitividad de la economía regional; y en ese sentido es un objetivo con el que nos sentimos comprometidos.

El que podemos llamar ecosistema de la movilidad se encuentra en permanente transformación, como consecuencia de la evolución de los comportamientos sociales y de los avances de la innovación tecnológica (plataformas digitales, sustitutas de la autoridad en los mercados desregulados, nuevas posibilidades de movilidad individual y compartida, etc...) y debe garantizar la equidad, la claridad y la continuidad en la financiación a los operadores de obligaciones de servicio público.

Hay un consenso, por otra parte, en que la movilidad de las personas mediante el transporte colectivo es la mejor forma de reducir costes sociales, desequilibrios en las prestaciones a los ciudadanos y daños ambientales, en especial en la calidad del aire.

Como lo hay en afirmar que un modelo de responsabilidad compartida y de colaboración público-privada ha resultado ser el más eficiente.

Por eso es un acierto que la configuración y desarrollo de un nuevo Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León haya sido uno de los compromisos asumidos por el Presidente de la Junta de Castilla y León, que en su discurso de investidura de 9 de julio de 2019 declaró lo siguiente:

“En materia de transporte, aprobaremos un Mapa de Ordenación de Transporte público de viajeros para hacerlo más eficiente. Un mapa que garantice la movilidad en todo el territorio a todas las personas, con un bono de transporte rural, con tarifa plana súper reducida para mayores, jóvenes y personas con escasos recursos. ...”

Por lo tanto, el Mapa de Ordenación de Transportes, cuyo proyecto se somete ahora a alegaciones, es un instrumento básico para la planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, es decir para la movilidad en Castilla y León y para la competitividad de la economía regional en todos sus aspectos (atracción de inversiones, creación de empleo, incremento de las posibilidades de desarrollo, acceso eficiente a los mercados de los productos y servicios de Castilla León, etc.).

Todo ello hace que la formulación de alegaciones en este momento sea esencial para trasladar al regulador el conocimiento y las inquietudes de los protagonistas empresariales del sector junto con el compromiso con los objetivos compartidos, y la sugerencia concreta de qué aspectos del Mapa de Ordenación de Transportes propuesto son erróneos o mejorables.

SEGUNDA. - De las eventuales mejoras del Anexo I “Documento de diagnóstico” del Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Tal y como señala la Exposición de motivos del Proyecto de Decreto, el Anexo I es el “Documento de diagnóstico” y tiene por objeto establecer un análisis previo de la situación actual, tanto del marco territorial y demográfico de Castilla y León, como de los diferentes polos de movilidad y del sistema de transporte e infraestructuras vigente.

Por lo tanto y de esta manera, el Documento de Diagnóstico es la base para la elaboración y formulación de las determinaciones de planificación, ordenación y coordinación.

Aun cuando, conforme al artículo 3.2 del Proyecto de Decreto, el Documento de diagnóstico carece de valor normativo, lo cierto, lógico y evidente es que cualquier eventual mejora del mismo incidirá positivamente en las subsiguientes Determinaciones en la planificación y Determinaciones de ordenación y coordinación, contenidas en los Anexos II y III respectivamente, y permitirán un mayor grado de satisfacción de las necesidades reales de los protagonistas del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, es decir: los ciudadanos y usuarios, la Administración y las empresas prestadoras del servicio.

Entendemos que el citado Documento de Diagnóstico no aborda correctamente tres cuestiones de gran trascendencia, lo que hace que la situación en él descrita diste de la realidad.

1. El actual sistema de servicios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera de Castilla y León es deficitario.

El Consejo de Cuentas de Castilla y León ha examinado recientemente la situación económica del sistema de servicios de transporte público por carretera de la Comunidad de Castilla y León, a raíz de la fiscalización de las subvenciones convocadas por la Orden de 24 de noviembre de 2017, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, regulada por la Orden de Bases FOM/231/2009, de 9 de febrero, cuyo objeto era paliar el déficit económico de la explotación de los servicios de transporte de viajeros por carretera a propósito de las modificaciones introducidas por la Administración.

Como es bien sabido, la teoría general de la contratación parte del principio de riesgo y ventura, corolario del *pacta sunt servanda*, por el cual el contratista deberá soportar las consecuencias de una mala previsión de las vicisitudes o riesgos inherentes al negocio; debiendo ejecutarse el contrato de acuerdo con lo previsto en el mismo, constituyendo una auténtica ley *inter partes*.

Como es igualmente sabido, dicho principio ha venido siendo modulado por la legislación y la jurisprudencia a fin de asegurar la correcta ejecución de los contratos públicos, admitiendo que el equilibrio económico del contrato debe mantenerse a lo largo de su ejecución, puesto que sería contrario al interés público resolver aquellos contratos que por circunstancias exógenas se conviertan en disfuncionales y antieconómicos para una de las partes.

Así el artículo 290.2 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, (en adelante, “LCSP”), para el caso de los contratos de concesión de servicios, declara que:

“Cuando las modificaciones afecten al régimen financiero del contrato, se deberá compensar a la parte correspondiente de manera que se mantenga el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación del contrato.”

En particular, en el caso del servicio público de transporte, el propio artículo 75.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, (en adelante, “LOTT”) establece que:

“El contrato sólo podrá modificarse cuando así se haya previsto en el pliego y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse.”

No obstante, la Administración contratante, previa audiencia del contratista, podrá modificar el contrato, a efectos de adecuar la prestación del servicio a los cambios sobrevenidos en las circunstancias que se tuvieron en cuenta en el momento de su adjudicación en relación con la demanda potencial de los servicios o la necesidad de cubrir nuevos tráficos surgidos en las inmediaciones del servicio que no se encuentren atendidos a través de otros contratos o que hayan dejado de estarlo por la extinción del servicio que los venía atendiendo, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine. En este supuesto, el acuerdo de modificación adoptado por el órgano contratante de la Administración pondrá fin a la vía administrativa, será inmediatamente ejecutivo y su cumplimiento resultará obligatorio para el contratista.

Muy especialmente, a los efectos previstos en este punto, la Administración contratante valorará la conveniencia de modificar un servicio preexistente cuando, con posterioridad

a su inauguración, tenga lugar el establecimiento o cierre de centros docentes, sanitarios o de otra índole generadores de una demanda significativa de transporte.

Cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la Administración deberá restablecer el equilibrio económico de aquél, en beneficio de la parte contratante que corresponda, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público.

Por tanto, el mantener el equilibrio económico de los contratos administrativos, y en particular de los contratos de gestión de los servicios de transporte público regular, permanente y de uso general de viajeros por carretera es, en los términos indicados, un deber legal de la Administración.

En el caso de **Castilla y León**, como ha establecido el Consejo de Cuentas en su Informe del pasado 27 de marzo de 2019, INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS SUBVENCIONES DESTINADAS A LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS DEFICITARIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA, (en adelante, “Informe del Consejo de Cuentas de Castilla y León de 2019”) **nos encontramos con un sistema clara e indiscutiblemente deficitario. El citado Informe** ha sido en este aspecto de una contundencia difícil de eludir, declarando tajantemente, en varias ocasiones a lo largo de su texto, que tanto el transporte a la demanda como el transporte realizado mediante líneas regulares es claramente deficitario. En este sentido, a modo de ejemplo, traemos a colación los siguientes extractos de dicho informe:

“Al analizar el contenido del déficit de las vigentes concesiones, se observa que resulta deficitario, no solo el transporte derivado de las modificaciones impuestas al adjudicatario, fundamentalmente transporte a la demanda, sino también la explotación de las líneas regulares que son objeto de la concesión inicial.”

*“A pesar de estas previsiones iniciales, y debido a las sucesivas modificaciones de las prestaciones asumidas por los adjudicatarios, **la prestación del servicio, en el momento actual, resulta deficitaria** y este déficit, de acuerdo con el artículo 19 de la LOTT, que regula el régimen tarifario de los servicios públicos de transporte, o bien se cubre mediante la elevación de las tarifas abonadas por el usuario o bien, en consonancia con la normativa europea de aplicación, ha de ser compensado por la Administración.”*

Así, aunque la Junta de Castilla y León haya tratado de paliar dicho déficit lo cierto es que las subvenciones previstas en la **Orden de 24 de noviembre de 2017 de la**

Consejería de Fomento y Medio Ambiente han sido claramente insuficientes y apenas han supuesto “un parche” para resolver la precaria situación económica de la explotación de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera de Castilla y León.

Efectivamente, de los expedientes administrativos derivados de dichas subvenciones, resulta que la totalidad de las subvenciones concedidas se ajustaron exclusivamente a los cálculos realizados por la Administración de modo que las coberturas del déficit de explotación de los contratos fueron inferiores al 100% en todos los casos. Por lo tanto, la Administración no ha financiado el déficit de explotación, sino que se ha limitado a calcular y otorgar subvenciones en función del presupuesto disponible, aunque no cubriese tales déficits.

La conclusión cuarta del Informe del Consejo de Cuentas de Castilla y León de 2019, resulta muy ilustrativa al respecto:

*“4. El ente fiscalizado, incumpliendo lo dispuesto en las bases reguladoras segunda, séptima y novena de la Orden FOM/231/2009, de 9 de febrero, **no financia el déficit de explotación justificado por los concesionarios en las memorias económicas que se acompañan a las solicitudes, sino que efectúa un cálculo paralelo para cuantificar las subvenciones a conceder a los beneficiarios, resultando que, en la mayoría de los casos y sin acreditar debidamente, las subvenciones finalmente otorgadas no dan cobertura a los déficits de explotación presentados por los concesionarios en las memorias económicas y en definitiva no se acredita que la cuantía subvencionada restablezca el equilibrio económico del contrato de gestión del servicio público de transporte tal y como exige el artículo 75 de la LOTT.***

El órgano gestor de la subvención únicamente hace una estimación del déficit de la explotación mediante criterios comunes aplicables al conjunto de las solicitudes, con las especialidades derivadas de los diferentes servicios financiados, transporte regular, a la demanda y metropolitano. Además, está fuertemente condicionado por la restricción presupuestaria de manera que el cálculo final efectuado por el órgano gestor, con las anteriores salvedades, queda limitado a un reparto de los fondos disponibles que se intenta reconducir a parámetros de coste más o menos homogéneos.

Como consecuencia de lo anterior, la cuantía del déficit financiado no coincide con el presentado en los estudios económicos analizados. En el 53 % de los casos, se financian cuantías inferiores a las solicitadas, en el 9 % se concede la financiación solicitada por el adjudicatario que es inferior al déficit estimado por el órgano gestor, en el 20 % el propio beneficiario solicita un déficit inferior al calculado en su memoria que finalmente

coincide con la concesión. En el resto de los casos, (18 %) coincide la solicitud con la memoria económica aportada y con el importe concedido. (Apartado III.1.3.)”

A esta situación se suma el impacto que las bonificaciones de las tarifas metropolitanas tienen en la explotación de las concesiones y que en realidad está soportando financieramente el concesionario puesto que, en el mejor de los casos, está percibiendo una subvención por ello con más de un año y medio de retraso.

A pesar de la magnitud del problema que implica que estemos ante un sistema de explotación de servicios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera muy deficitario, el Documento de Diagnóstico no contempla esta realidad y aún menos propone una solución factible a una situación que, de continuar así, pone en serio riesgo la continuación del sistema.

Al contrario, de la Memoria del Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, (en adelante, “Memoria del Proyecto de Decreto”) resulta que lejos de corregir el déficit presupuestario del sistema prevé la acometida de nuevas actuaciones tales como (i) la integración de servicios bajo una misma unidad de gestión y concentración de procedimientos de licitación; (ii) la mejora de la accesibilidad favoreciendo una accesibilidad universal al sistema; (iii) el incremento de la eficiencia del sistema; (iv) el incremento de la oferta de transporte mediante la creación de un mayor número de rutas de transporte de prestación conjunta; o (v) el incremento de la modernización y flexibilización actual del sistema concesional de la Comunidad Autónoma, **sin considerar su impacto económico y considerando, al contrario, que no hay necesidad de incrementar económicamente la dotación presupuestaria de la Comunidad Autónoma de Castilla y León destinada a esta materia.**

Por lo tanto, el Documento de Diagnóstico, debe ser rectificado teniendo en cuenta la situación económica real de las concesiones de servicios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera de Castilla y León, que es claramente deficitaria y que no ha sido corregida a pesar de las medidas adoptadas por la Administración Autonómica

2. El Documento de Diagnóstico no recoge el impacto de las medidas adoptadas para luchar contra la pandemia ocasionada por la COVID- 19.

El sector del transporte de viajeros por carretera se ha visto gravemente afectado por la crisis sanitaria causada por la COVID-19, la que podemos llamar a nuestros efectos “crisis pandémica”. La drástica reducción de la demanda durante la duración del primer estado de alarma y confinamiento general, de entre el 80 % y el 90 %, generó graves problemas de liquidez en las empresas, poniendo en riesgo la viabilidad de los servicios en un sector intensivo en recursos humanos y capital.

Estos problemas de liquidez repercuten sobre un sistema de concesiones de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera que en el caso de Castilla y León era ya, como se ha dicho, deficitario, y sigue siéndolo aún más.

Superada la primera afección de la crisis pandémica sobre el transporte público de viajeros por carretera, se inició la denominada desescalada. Durante este periodo la demanda fue recuperándose lentamente hasta alcanzar niveles del 50% respecto a la demanda del periodo equivalente de 2019. Sin embargo, durante el mes de agosto de 2020 se comenzó a observar una nueva caída de demanda para el periodo equivalente del año 2019, que lejos de repuntar continúa, en la actualidad, estancada en esos niveles.

El Informe del Observatorio del Transporte y la Logística en España de 2020, que se dedicó monográficamente a la movilidad y el transporte en tiempos de la COVID-19, apunta a que la demanda de movilidad de la ciudadanía en el corto y medio plazo será inferior a la registrada antes de la pandemia. En este sentido, la demanda de transporte de viajeros en modos colectivos puede que siga un ritmo de recuperación menos rápido que otras actividades de la economía, o que la movilidad general de viajeros. Entre los motivos que pueden estar detrás de este crecimiento más moderado aparecen aspectos de diversa índole, como el incremento de las actividades no presenciales (fomento del teletrabajo, aumento de la educación no presencial, etc.), la utilización de medios de transporte de uso individual (vehículo privado y algunas soluciones de movilidad compartida), el incremento de la movilidad activa o el posible descenso en la llegada de turistas extranjeros, entre otros.

Pero no se trata solo de la obvia y drástica caída de la demanda, sino de un incremento paralelo de algunos costes causado por las medidas acordadas por la Administración sanitaria, como, por ejemplo, un incremento de costes asociados a la protección de los trabajadores y de los usuarios.

En concreto, en el caso de la Administración de Castilla y León adoptó una batería de medidas compuesta por las siguientes disposiciones: (i) Plan de medidas extraordinarias para la protección a los trabajadores/as, a las empresas, a las familias y a las personas vulnerables con motivo de la crisis del covid-19; (ii) ORDEN SAN/306/2020, de 13 de marzo, por la que se amplían las medidas preventivas en relación con el COVID-19 para toda la población y el territorio de la Comunidad de Castilla y León.; (iii) ORDEN EDU/308/2020, de 13 marzo, por la que se concreta el funcionamiento de los centros docentes no universitarios de la Comunidad de Castilla y León, cuya actividad docente presencial y actividades extraescolares han sido suspendidas como consecuencia del coronavirus, COVID-19; (iv) ORDEN SAN/309/2020, de 15 de marzo, por la que se adoptan medidas relativas a los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Comunidad de Castilla y León, en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19; (v) ORDEN FYM/335/2020, de 31 de marzo, por la que se adoptan medidas relativas a los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera titularidad de la Comunidad de Castilla y León, de conformidad con lo dispuesto por la Orden TMA/306/2020, de 30 de marzo, por la que se dictan instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros durante la vigencia del Real Decreto-ley 10/2020; (vi) ORDEN FYM/380/2020, de 7 de mayo, por la que se establece un régimen específico de prestación de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera titularidad de la Comunidad de Castilla y León, y su aplicación a las distintas fases del Plan para la transición hacia una nueva normalidad; y (vii) ACUERDO 29/2020, de 19 de junio, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueba el Plan de Medidas de Prevención y Control para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, en la Comunidad de Castilla y León, entre otras.

A estas disposiciones se suman otras tantas procedentes del Estado que fueron adaptando sus criterios y el calado de sus medidas en función de la situación epidemiológica imperante en cada momento.

Estas medidas impusieron a los operadores de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera la obligación de reformular la oferta de sus servicios reduciéndola, en el mejor de los casos, en porcentajes del 75%, 85%, 50% en función del momento epidemiológico imperante e incluso llegando a suspenderla totalmente en el caso del transporte escolar. En la actualidad, en las zonas urbanas y metropolitanas, sigue restringida la ocupación en vehículos autorizados para circular con viajeros de pie lo que está provocando la necesidad de duplicar los servicios en horas punta, con el consiguiente coste sin que ello se vea íntegramente compensado.

Adicionalmente, se establecieron medidas de limpieza extraordinarias, consistentes en una limpieza diaria por turno, de los distintos elementos vinculados al servicio de transporte (vehículos e infraestructuras), dejando, en su caso, de realizarse otras labores de limpieza más prescindibles o reduciendo la frecuencia de limpieza de zonas no críticas.

Todas estas medidas unidas a la dramática caída de la demanda, supusieron un importante perjuicio económico a las empresas concesionarias, razón por la cual, las Administraciones, tanto nacional como algunas autonómicas, han venido tomando una serie de medidas dirigidas a mitigar los perjuicios económicos que ha generado la crisis sanitaria en el sector del transporte.

En concreto, traemos a colación el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 cuyo artículo 34 establecía unas amplias medidas para paliar las consecuencias de la COVID-19 en los contratos administrativos de prestación sucesiva. Sin embargo, esta regulación estatal parece retractarse sobre la marcha para limitar la responsabilidad administrativa contractual ya que disposiciones posteriores tales como el Real Decreto-ley 20/2020, de 29 de mayo, por el que se establece el ingreso mínimo vital y el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda

introdujeron unos criterios más restrictivos que los primitivamente establecidos en el Real Decreto- ley 8/2020.

Las Comunidades Autónomas, siguiendo la estela marcada por la legislación estatal, también adoptaron dentro de sus ámbitos competenciales disposiciones normativas en la materia. En este sentido destacan el Decreto Ley 13/2020, de 23 de noviembre de 2020, de Baleares por el que se establecen medidas urgentes para paliar los efectos de la situación creada por la COVID-19 en el ámbito de los contratos de concesión de servicios de transporte público regular de personas por carretera de uso general; o Decreto-ley 32/2020, de 9 de diciembre, por el que se establece con carácter extraordinario y urgente una medida compensatoria ante la situación generada por la nueva declaración de estado de alarma mediante Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, de la Junta de Andalucía para indemnizar a las empresas dedicadas al transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general.

En el caso particular de Castilla y León, la Administración Autonómica aprobó la Orden de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de 18 de diciembre de 2020, de concesión directa de subvenciones a los concesionarios de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera, destinada a compensar el déficit de explotación que la crisis sanitaria de la COVID-19 produce en los servicios de transporte público regular permanente de uso general, y así, asegurar la adecuada sostenibilidad económico-financiera del sistema. Sin embargo, estas medidas lejos de cubrir dicho déficit económico se han limitado, nuevamente, a repartir los fondos disponibles mediante el empleo de criterios fijados unilateralmente por la Administración.

Pues bien, el Documento de Diagnóstico no ha tenido en cuenta ni la drástica caída de la demanda ni el impacto que las medidas legislativas adoptadas para luchar contra la pandemia ocasionada por la COVID- 19 han tenido en el sector. En realidad, el Documento de Diagnóstico ha tomado como datos más actualizados los de 2018 por lo que su análisis y conclusiones están claramente desfasados.

De esta forma no cumple con su cometido puesto que, lejos de realizar un análisis previo de la situación actual, recoge un escenario inexistente en estos momentos y ajeno al inmediato futuro.

Esto se ve acentuado por la circunstancia de que el Documento de diagnóstico tampoco se refiere, ni siquiera los cita, a los fondos europeos para la recuperación, que para ayudar a reparar los daños económicos y sociales causados por la pandemia de coronavirus, la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y los dirigentes de la UE han previsto en el acordado plan de recuperación que liderará el camino hacia la salida de la crisis y sentará las bases para una Europa moderna y más sostenible.

Es previsible que a Castilla y León le correspondan parte de tales fondos y sería necesario saber, si se quiere que los presupuestos económicos del futuro Mapa sean sólidos y verosímiles, qué cantidades, en qué condiciones y de qué forma está previsto aplicar al transporte de viajeros.

3. El Documento de Diagnóstico no recoge el impacto que produce las nuevas formas de movilidad, especialmente en las áreas metropolitanas.

Tampoco hace mención el Documento de Diagnóstico a las nuevas formas de movilidad que previsiblemente irán ganando una relevancia significativa en los próximos años, especialmente en las ciudades y zonas periurbanas.

En la actualidad los núcleos urbanos propugnan por la movilidad como un elemento esencial de los mismos, de hecho, una adecuada gestión de ésta es fundamental para reducir los continuos problemas que se generan motivados por el transporte y los masivos desplazamientos. Las innovaciones tecnológicas facilitan que la infraestructura y los sistemas de transportes se gestionen de una forma más eficiente que revierte, a su vez, en los usuarios de las vías. Así, la movilidad inteligente constituye una oportunidad única para lograr una verdadera ciudad inteligente, mejorar la planificación de las redes de transporte y lograr un mayor respeto del entorno.

Las características de la llamada smart mobility se pueden resumir en: accesibilidad local e internacional, disponibilidad de las infraestructuras TIC,

sostenibilidad, seguridad e innovación en el sistema de transporte. Aunque a raíz de las diferentes aproximaciones conceptuales algunos autores han sintetizado los elementos recurrentes en ellas:

- La apuesta por una movilidad como servicio, donde la titularidad de los vehículos se sustituye por el concepto de utilización, esto es, la capacidad de adquirir derechos de acceso a los servicios de movilidad.
- Transmisión de datos en tiempo real.
- Infraestructura cada vez más inteligente.
- Fomento del coche eléctrico y del vehículo autónomo

Así las economías colaborativas –que la digitalización posibilita- y una mayor preferencia por el uso de servicios en lugar de la propiedad de ciertos activos, como por ejemplo el vehículo privado, son otra de las tendencias a examinar que el Documento de Diagnóstico no ha tenido en cuenta. En particular, habrá que observar la evolución de la tendencia previa de crecimiento de la movilidad compartida, en sus diferentes modalidades de coche compartido o car-sharing y viaje compartido o car-pooling, y también en los servicios de moto-sharing, bike-sharing, y de alquiler de patinetes que tendrá una clara repercusión negativa en la afluencia de usuarios en los servicios de transporte público de viajeros por carretera.

Nada de esto se analiza en el Documento de Diagnóstico ni desde la perspectiva regulatoria (requisitos de seguridad, calidad, continuidad, efectos ambientales...) ni en las estimaciones sobre la demanda de viajeros en claro detrimento de los actuales concesionarios de los contratos de servicio público de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de Castilla y León.

TERCERA. - De las carencias del Anexo II “Determinaciones de planificación” 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 Anexo II relativo a las Determinaciones de planificación es obligado deudor de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, (en adelante, “Ley 9/2018”) que establece los principios básicos que han de servir de pautas esenciales en el desarrollo del modelo de movilidad de Castilla y León que se propone en el presente Mapa de Ordenación de Transportes y que el Anexo II reproduce íntegramente.

A pesar de que estos principios son de obligado cumplimiento, los términos en los que está redactado el Proyecto de Decreto parecen contradecir, al menos, dos de estos principios. Nos referimos al principio contenido en la letra b) del artículo 3 de la Ley 9/2018 según la cual *“El desarrollo de un sistema autonómico de transporte público de viajeros eficiente y coordinado, que evite la competencia desleal entre los distintos modos de transporte, promoviendo la intermodalidad y favoreciendo la cohesión económica y social y la equidad territorial, con especial apoyo a las zonas rurales”* y la letra h) de dicho precepto que recoge *“El establecimiento de un régimen tarifario y de financiación del transporte público que sea equitativo, eficaz y eficiente y que asegure su sostenibilidad económico - financiera”*.

- **Vulneración del principio básico de desarrollo de un sistema autonómico de transporte público de viajeros eficiente y coordinado, que evite la competencia desleal entre los distintos modos de transporte, promoviendo la intermodalidad y favoreciendo la cohesión económica y social y la equidad territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.**

Entienden mis representadas que el Proyecto de Decreto vulnera este principio y en particular los aspectos relativos a evitar la competencia desleal entre los distintos modos de transporte, a favorecer la cohesión económica y social y el especial apoyo a las zonas rurales.

En efecto, en la medida en que el Documento de Diagnóstico no recoge las nuevas formas de movilidad difícilmente va a poder evitarse que se produzca una competencia desleal con los medios de transporte tradicionales cuando, además, el grado de regulación es menor, cuando no inexistente.

Por otro lado, el Proyecto de Decreto potencia claramente las denominadas Áreas Funcionales Estables lo que beneficia a las capitales de provincia y a las cinco localidades incluidas en esta categoría. Lo cual, siendo lógico, no puede ni debe ir en detrimento de las zonas rurales que sólo parecen tener asegurada su movilidad para permitir el acceso de los ciudadanos a los centros médicos de acuerdo con los horarios de consulta, extracciones de sangre y especialidades médicas en los centros de salud de los grandes centros urbanos o para acceder a los centros educativos.

Las zonas rurales, necesitan y merecen la atención y los recursos necesarios para evitar su despoblación y potenciar su economía, el nuevo modelo propuesto traslada recursos al entorno urbano, lo que es razonable, pero tiene que garantizar también el correspondiente incremento de los recursos para el entorno rural para ser efectivo.

- **Vulneración del principio básico de establecimiento de un régimen tarifario y de financiación del transporte público que sea equitativo, eficaz y eficiente y que asegure su sostenibilidad económico - financiera.**

Tal y como hemos tenido ocasión de exponer en la alegación anterior, **el sistema de concesiones de servicio público de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera de Castilla y León es deficitario** y como ha declarado el Informe del Consejo de Cuentas de Castilla y León de 2019 las medidas adoptadas por la Administración Autonómica para solucionar esta situación han sido insuficientes y no han dado cobertura a los déficits de explotación de los concesionarios.

En este escenario económico tan tensionado, la Administración de Castilla y León pretende además (i) la integración de servicios bajo una misma unidad de gestión y concentración de procedimientos de licitación; (ii) la mejora de la accesibilidad favoreciendo una accesibilidad universal al sistema; (iii) el incremento de la eficiencia del sistema; (iv) el incremento de la oferta de transporte mediante la creación de un mayor número de rutas de transporte de prestación conjunta; o (v) el incremento de la modernización y flexibilización actual del sistema concesional de la Comunidad Autónoma, sin tener que incrementar económicamente su dotación presupuestaria.

De esta forma, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la LOTT, que regula el régimen tarifario de los servicios públicos de transporte, este déficit se cubre, o bien, mediante la elevación de las tarifas abonadas por el usuario, lo cual entraría en confrontación con el sistema de bonos propuestos por el Proyecto de Decreto (Bono rural tarifa plana y Bonos metropolitanos); o bien, en consonancia con la normativa europea de aplicación, mediante la compensación por la Administración, lo cual no resulta plausible toda vez que la Memoria del Proyecto de Decreto, en su Evaluación del impacto presupuestario y económico, enfatiza en varias ocasiones que la aprobación de este Mapa de Ordenación del Transporte no tendrá impacto económico sobre los presupuestos de la Comunidad. Lo que, dicho con todo respeto, parece no tener sentido.

En definitiva, todo apunta a que serán los concesionarios de los contratos los que tendrán que soportar los desajustes del modelo de financiación y, por ende, el sistema de transporte aquí diseñado no sería económicamente sostenible.

CUARTA. - De las carencias del Anexo III “Determinaciones de ordenación y coordinación” del Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Respecto al Anexo III relativo a las “Determinaciones de ordenación y coordinación”, a esta parte le gustaría realizar una serie de puntualizaciones sobre los siguientes conceptos:

- **Servicios Integrados Zonales**

Los servicios integrados zonales son una forma de prestación de los nuevos servicios de transporte público interurbano titularidad de la Administración autonómica, previstos en la Ley 9/2018. Dentro de esta forma de prestación de servicios se encontrarían comprendidos los servicios regulares de uso general o especial de titularidad pública que hayan de prestarse en un determinado territorio, siendo la fórmula preferente de prestación de los servicios de transporte público interurbano.

El Anexo III del Proyecto de Decreto establece, con carácter orientativo, el modelo de división en lotes del objeto del contrato sobre la base de los servicios

integrados zonales. Cada uno de estos servicios, se corresponde con cada uno de los lotes en que puede dividirse el objeto del contrato de conformidad con lo establecido en la LCSP. Pues bien, aunque en el apartado **2.6. Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones** del Anexo III se afirme que “*Los nuevos servicios de transporte público se basan en las concesiones preexistentes en cada zona geográfica afectada (...)*” lo cierto es que los lotes esbozados revelan numerosas incoherencias como el diseño de las rutas, ya que algunas de ellos discurrirán por zonas prácticamente despobladas, otros no atienden ni a los criterios de ordenación del territorio al segregar de una zona básica determinados pueblos que incorpora en un lote formado por otras zonas básicas bien distintas, ni al criterio del diseño de las zonas básicas de salud, al incorporar pueblos a lotes cuyo centro hospitalario de destino, es distinto incluso con 30 km al que le corresponde según criterios sanitarios actuales y vigentes.

No obstante, habrá de estarse a los correspondientes Proyectos de Explotación para conocer las condiciones y características específicas de cada uno de los servicios. Esto añade un enorme grado de incertidumbre entre las empresas del sector que ya parten de una situación precaria, inestable e interina dado que, en virtud de la **Orden de 30 de agosto de 2019, del Consejero de Fomento y Medio Ambiente por la que se efectúa requerimiento de prolongación de la prestación de los servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera titularidad de la Comunidad de Castilla y León**, en la actualidad sus concesiones han sido prolongadas hasta la finalización del procedimiento tendente a la adjudicación de los contratos.

Asimismo, en relación con los servicios integrales zonales es conveniente destacar la relevancia que en su configuración tienen las directrices en materia de ordenación del territorio. Particularmente, el Mapa de Ordenación del Transporte apuesta por una serie de núcleos de población reconocidas como **Área Funcional Estable** y priorizando la conexión entre ellos.

Según el criterio del legislador, los núcleos de población deben estar conectados con los nodos poblacionales de influencia de las Áreas Funcionales Estables por razón de su proximidad, así se pueden constituir unidades homogéneas que tengan potencialidades y recursos que sean susceptibles de una utilización común. En Castilla y León los núcleos

de población pueden conectarse con los nodos de influencia de las 14 áreas funcionales definidas, es decir las nueve capitales de provincia más Aranda de Duero, Miranda de Ebro, Ponferrada, Medina del Campo, y Benavente.

Las ventajas de ser considerada un Área Funcional Estable son innegables para el desarrollo de dichas poblaciones ya que, en el ámbito del transporte, gozarán de un tratamiento especial, no en vano, el Mapa de Ordenación del Transporte afirma que *“Las Áreas Funcionales tienen un tratamiento diferenciado en relación al resto de servicios de transporte, prevaleciendo el transporte regular frente al transporte a la demanda.”* Sin embargo, es preciso hacer hincapié en la necesidad de que el Mapa de Ordenación del Transporte acometa las medidas necesarias para potenciar el entorno rural y que éste no quede desfasado respecto a las Áreas Funcionales Estables.

- **Transporte a la demanda.**

Debido a las características especiales del territorio y la población en Castilla y León, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta implantó un sistema de gestión del transporte basado en la petición previa del ciudadano, denominado transporte a la demanda.

Con arreglo al sistema actual, esta modalidad se implantó en zonas, franjas horarias o tipos de explotación en los que no se justificaba económicamente la existencia, o en los que no era posible la creación de un servicio de autobús convencional, por razón de sus peculiares características, y que por lo tanto no podía prestarse con las líneas de transporte regular. Ante esta situación, el **transporte a la demanda** se configuró, como **un servicio adicional al transporte en línea regular**. Para conectar ambos servicios se acordó con los concesionarios de las líneas de transporte regulares que fueran ellos los que asumieran la prestación del nuevo servicio a la demanda. De esta forma, con el transporte a la demanda, se buscaba que los vehículos que ya estaban prestando servicios regulares llegaran a los núcleos rurales pequeños más alejados, y por lo tanto peor comunicados, cuando sus habitantes así lo hubiesen demandado.

Pues bien, uno de los pilares sobre el que se vertebra el Proyecto de Decreto es, precisamente, la predominancia del **transporte a la demanda de manera que se**

desvirtúa respecto a su concepción original al pasar de ser un servicio adicional a ser un servicio sustitutivo del transporte en línea regular.

Así de ser utilizado en aquellos pequeños núcleos rurales con una población altamente envejecida, pasa a potenciarse ampliando su zonificación a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma.

Además, **sin explicar claramente las razones** de la cifra elegida, el Anexo III del Proyecto de Decreto **sustituye las rutas de transporte regular por rutas de transporte a la demanda en aquellos casos en los que la demanda actual sea inferior a 4.500 viajeros por año.** Sin perjuicio de que resulta un tanto arbitrario poner el límite en los 4.500 viajeros anuales, en la actualidad y con fuerte descenso de la demanda de viajeros como consecuencia de la pandemia, si el legislador no tiene en cuenta las peculiaridades de la situación actual, la mayor parte de las rutas de Castilla y León pasarán a apersearse en la modalidad a la demanda.

Por último, es preciso hacer hincapié en el aspecto económico del transporte a la demanda puesto que estamos ante una modalidad altamente deficitaria tal y como se infiere del Informe del Consejo de Cuentas de Castilla y León de 2019, que declara:

*“Evidentemente la fijación de un precio de prestación del servicio tan económico para los usuarios comportaba que los concesionarios incurrieran en déficits de explotación, lo que **dio lugar a que la Administración reconociera el carácter deficitario de los servicios de transporte a la demanda** en las resoluciones u órdenes de creación de los servicios de transporte a la demanda.”*

De esta forma, la Administración Autonómica de Castilla y León al ampliar el transporte a la demanda de forma generalizada apuesta por un sistema de transporte público por carretera claramente deficitario.

- **Prestación Conjunta del transporte regular y escolar.**

La prestación conjunta del transporte regular y escolar supone la integración del transporte escolar de uso especial dentro del uso general mediante fórmulas de prestación conjunta. De esta manera se consigue una mayor eficiencia y coordinación de los

servicios autonómicos, dando prioridad absoluta a los escolares que tienen reconocido el derecho al transporte gratuito.

El Mapa de Ordenación del Transporte apuesta claramente por este modelo de integración ya que de las 857 rutas de la Comunidad que en la actualidad se prestan así, se pasarían a las 1.772 rutas previstas sin prever los medios que pudieran ser necesarios para acometer esta ampliación

Una última cuestión a tener en cuenta es la relativa a la previsión económica para el mantenimiento de estas rutas. En la actualidad, las rutas integradas se sostienen económicamente, en parte, gracias a los presupuestos destinados por la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León. Sin embargo, el Mapa de Ordenación del Transporte no prevé ninguna solución para aquellos casos en los que, debido al envejecimiento progresivo de la población, no existan escolares en estas rutas y pasen a ser utilizadas exclusivamente para uso general.

- **Estudios económicos**

Tal y como señala el Anexo III del proyecto de Decreto, todos los Anteproyectos de Explotación llevan incorporado un estudio económico de los nuevos servicios que tienen en cuenta las variables del servicio que son utilizadas para el cálculo económico de la misma, como son los kilómetros anuales, la velocidad comercial, las expediciones anuales.

En concreto diferencia los siguientes criterios:

- Personal. - Es el coste del personal directamente relacionado con la prestación del servicio, con unas horas anuales de conducción por persona, incluyendo en el mismo todos los costes en los que incurre la empresa (salario base, pluses, pagas extras, seguridad social a cargo de la empresa y del trabajador, etc...).

- Vehículo (s) principal. - Cada tipología de vehículo tiene un precio asociado, un valor residual y un plazo de amortización (nunca superior al de la vida contractual). Lleva aparejados los costes de los elementos auxiliares equipados en el vehículo.

- Vehículo (s) intereses. - Conlleva los costes financieros asociados a la compra del material móvil.

- Vehículo (s) seguros. - Corresponde al seguro obligatorio del vehículo y que varía en función del tipo de vehículo que presta el servicio.

- Costes fiscales. - Se corresponde con los gastos fiscales repercutibles al contrato (ITV, tasas, impuestos, etc...).

- Combustible. - Se considera cada tipo de vehículo con un consumo asociado y un precio del combustible.

- Neumáticos. - Se considera el número de kilómetros anuales a realizar.

- Reparaciones y conservación. - Incluye el personal de reparación, las horas de servicio, las incidencias, piezas, utillaje, etc.

- Costes indirectos. - Considera los gastos de estructura (parte del personal de empresa no directamente relacionado con la conducción pero que es necesario para el funcionamiento de los servicios), las instalaciones, la comercialización de títulos, las encuestas de satisfacción, las campañas de comunicación, taquillas, etc.

- Beneficio industrial. - Partida de beneficio empresarial asociada a cada servicio.

Sin perjuicio de que ahora analizaremos de forma pormenorizada aquellos criterios que consideramos más lesivos, lo cierto es que **el esquema presentado no es**

adecuado para las concesiones de servicios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera. Los conceptos de los estudios económicos que prevé el Anexo III del Proyecto de Decreto da la impresión de que siguen la metodología fijada por el Observatorio de Costes que publica el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que está pensado exclusivamente para vehículos de transporte discrecional.

De esta forma, quedarían fuera de la estructura de costes conceptos que tienen un gran impacto en los gastos que deben soportar los concesionarios de transporte regular como pueden ser los tiempos no dedicados exclusivamente a la conducción, los kilómetros en vacío o kilómetros de maniobra o las peculiaridades de los Convenios Colectivos, entre otros muchos.

Otra alternativa, sería tener en cuenta los criterios fijados en , la Orden PRE/907/2014, de 29 de mayo, por la que se implanta un modelo de contabilidad analítica en las empresas contratistas que prestan los servicios de transporte regular de viajeros de uso general, establece un modelo que permite conocer con exactitud la corriente de ingresos y gastos imputables a cada servicio, objeto del correspondiente contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general y el contenido de la cuenta de pérdidas y ganancias de éstos, con unos criterios de imputación normalizados. Sin embargo, para que los estudios económicos de los Anteproyectos de Explotación plasmen los criterios de forma adecuada, **la Administración Autónoma debería tener en cuenta la idiosincrasia y las características propias de Castilla y León a la hora de fijar su propia metodología.**

A mayor abundamiento, existen una serie de criterios recogidos en el Proyecto de Decreto y que deberían plasmarse en los estudios económicos de los servicios, que resultan especialmente lesivos por distorsionar los costes efectivamente soportados por los concesionarios.

En primer lugar, el personal. Según el Anexo III del Proyecto de Decreto en esta categoría se incluye el coste del personal directamente relacionado con la prestación del servicio, con unas horas anuales de conducción por persona, incluyendo en el mismo todos los costes en los que incurre la empresa (salario base, pluses, pagas extras, seguridad

social a cargo de la empresa y del trabajador, etc...). Calcular los costes de personal en atención a las horas anuales de conducción por persona implica suprimir muchas horas de la jornada laboral de los conductores efectivamente remuneradas como son las destinadas a descansos obligatorios, absentismo laboral, permisos retribuidos, bajas por enfermedad hasta dieciocho meses, horas de formación, horas sindicales, tiempos de parada en las localidades de la ruta, tiempos de subida y bajada de los usuarios a los vehículos, demoras por incidencias y averías o esperas impuestas por los horarios a cumplir. Todas estas horas que no se destinan a la conducción propiamente dicha llevan aparejadas unos costes que los concesionarios soportan pero que el Proyecto de Decreto no refleja.

Intrínsecamente vinculado a la cuestión del personal, en segundo lugar, cabría señalar la injustificada exclusión de la categoría de personal a todos aquellos trabajadores que no se dedican directamente a las tareas de conducción pero que resultan indispensables. Resulta evidente que en la prestación de servicios de transporte público regular ya sea de uso general, especial o integrado, son necesarios además de los conductores otros trabajadores como taquilleros, inspectores, jefes de tráfico, personal de atención al clientes y comercialización, que sin una razón aparente son incluidos en la categoría de costes indirectos. A mayor abundamiento resulta confuso e injustificado que el legislador propugne incluir aquí “parte del personal de la empresa” sin delimitar a quiénes incluye y quiénes quedarán excluidos de la estructura de costes.

Tampoco queda fijado con claridad el concepto de kilómetros prestados puesto que aquí deberían incluirse no sólo los kilómetros afectos a la prestación del servicio sino también los denominados kilómetros en vacío o kilómetros de maniobra que comprenden entre otros los kilómetros recorridos para situarse en las cabeceras de las rutas, los kilómetros a cocheras o los kilómetros de mantenimiento inspecciones obligatorias.

Asimismo, sería preciso incorporar en la estructura de costes, las tasas de estación.

Por último y con el fin de favorecer la homogeneidad entre las distintas concesiones, el Anexo III del Proyecto de Decreto debería fijar el porcentaje, o al menos una horquilla, del beneficio industrial a tener en cuenta.

- **Situación de las pymes como consecuencia del nuevo Mapa de Ordenación de Transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.**

El Anexo III del Proyecto de Decreto recoge como medida social, **facilitar el acceso de pymes a la contratación pública**, para lo cual los órganos de contratación podrán optar por adjudicar los contratos buscando el tamaño más adecuado de los lotes con el fin de racionalizar la contratación. En consecuencia con lo expuesto, se establece como mecanismo al servicio de una contratación pública estratégica la licitación en lotes.

Sin embargo esta declaración de intenciones podría contradecir lo recogido en la Memoria del Mapa de Ordenación del Transporte cuyo apartado 3.1. “Impacto sobre las Pymes” que confiesa expresamente lo siguiente:

*“En el sistema actual, el número tan elevado de empresas (más de 250 empresas) provoca una atomización enorme que pone trabas a determinadas mejoras que son necesarias acometer (modernización, aprovechamiento de sinergias, etc.) **El nuevo mapa de servicios reducirá el número de empresas que operan en el sector (...)**”*

Esta declaración supone el reconocimiento de la desaparición de muchas de las empresas que están operando en la actualidad las concesiones. De esta forma no sólo no facilita el acceso de las pymes a la contratación pública, sino que se las condena a la desaparición o a la adopción de un papel accesorio en beneficio de las grandes empresas operadoras.

En efecto, el Proyecto de Decreto encamina a las pymes del sector bien a agruparse en UTE o bien a asumir la condición de subcontratista, lo que no está exento de inconvenientes.

Respecto a la **figura de las UTE**, hay que decir que las UTE son un método legal y habitual de unión de empresas pues así se reconoce en la legislación de Contratos Públicos (cualquiera que sea el texto considerado según la fecha de firma de los diferentes contratos y en la vigente Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del sector Público), o por la Ley 18/1982, de 26 de mayo, sobre régimen fiscal de agrupaciones y uniones temporales de Empresas y de las Sociedades de desarrollo industrial regional, y demás legislación concordante.

El fundamento de una unión de empresas, normalmente mediante la UTE o la Agrupación de interés económico, responde a una mayor competitividad de sus miembros con respecto al supuesto en el que participaran en el mercado individualmente.

Y así tiene establecida la Jurisprudencia Comunitaria (STJCE de 28 de febrero de 1991, Asunto C-234/89 y en el mismo sentido las Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 81 del Tratado CE sobre acuerdos de cooperación horizontal) que la creación de una unión temporal de empresas para asistir a determinados concursos públicos NO resulta "per se" restrictiva de la competencia a la vista del conjunto de factores que puedan concurrir en un caso concreto en el que las administraciones nacionales organizadoras de los concursos públicos se habían referido explícitamente a la posibilidad de acudir a los mismos en forma de consorcios o asociaciones temporales de empresas, como de hecho es práctica habitual en toda la Unión Europea.

Corresponderá a la Administración Autonómica, a la hora de diseñar los lotes y los proyectos de explotación, cuidar que las pymes sólo tengan que acudir en UTE en aquellos supuestos en los que la razonabilidad económica y técnica del contrato así lo exija de manera que la decisión de una empresa de participar en una licitación a través de una UTE, en vez de presentar una oferta individual, responda a "*comportamientos empresariales razonables y basados en criterios de lógica empresarial*" y no al diseño de un contrato cuyos criterios de solvencia económica y técnica sólo permitan como alternativas o no presentar una oferta o concurrir necesariamente en UTE.

En relación con la **subcontratación**, es preciso destacar que la situación de las pymes quedará al arbitrio de los operadores que eventualmente resulten adjudicatarios y que subcontratarán en los términos más favorables para sus intereses particulares dado que la única previsión contenida en el Mapa de Ordenación del Transporte es la establecida en el artículo 35 de la Ley 9 /2018 que fija el volumen máximo de vehículos-kilómetro a subcontratar en cada contrato, no pudiendo superar el 30% del total de los vehículos-kilómetro a prestar anualmente.

QUINTA. – Vulneración del principio de seguridad jurídica por parte 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 artículo 9.3 de la Constitución Española prevé que: "*La Constitución garantiza el principio de legalidad, la jerarquía normativa, la publicidad de las normas, la irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables o restrictivas de derechos individuales, la seguridad jurídica, la responsabilidad y la interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos.*"

El principio constitucional y comunitario de confianza legítima, consagrado en los artículos 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y 340 del Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, "TFUE"), obliga a la Administración a responder de aquellas alteraciones (administrativas o legislativas) producidas sobre circunstancias que venían siendo habituales, estables y generadoras de esperanzas fundadas de mantenimiento para los administrados.

Según la jurisprudencia del Tribunal Supremo, el principio de confianza legítima, como extensión del de seguridad jurídica, comporta que la autoridad pública no pueda adoptar medidas que resulten contrarias a la esperanza inducida por la razonable estabilidad en las decisiones de aquélla, sobre las cuales los particulares han adoptado determinadas decisiones.

O, dicho en otros términos y, tal y como recientemente ha confirmado la Excm. Sala Tercera del TS en Sentencia de 22 de enero de 2013¹ (RJ 2013/2367), la virtualidad del principio de confianza legítima supone la invalidez de un acto o norma y, cuando menos, la obligación de la Administración de responder de la alteración de las circunstancias económicas habituales y estables, generadoras de esperanzas fundadas de mantenimiento. La citada Sentencia se pronuncia en los siguientes términos (Fundamento de Derecho Sexto):

¹ Siendo las Sentencias más relevantes las de 1 de marzo de 2012 (RJ 2012/4752), 2 de noviembre de 2012 (JUR 2012/377727), 30 de octubre de 2012 (JUR 2012/364584) y 5 de marzo de 1993 (RJ 1993/1623).

"(...) Alega el Abogado del Estado que la resolución impugnada vulnera el principio de confianza legítima, el principio de irrevocabilidad de los actos declarativos de derechos, teniendo además aquélla por incongruente y contradictoria. Y así es. El cambio de criterio, sin razón legal que lo justifique, de la Diputación General de Aragón, (...), contraviene dicho principio del artículo 3 de la vigente ley 30/92, en los términos recogidos por el Tribunal Supremo en su sentencia, por ejemplo, de 4 de junio de 2001 (RJ 2002, 448) "En efecto, el principio de protección a la confianza legítima, relacionado con los más tradicionales, en nuestro ordenamiento, de la seguridad jurídica y la buena fe en las relaciones entre la Administración y los particulares, comporta, según la doctrina del TJCE y la jurisprudencia de esta Sala, el que la autoridad pública no pueda adoptar medidas que resulten contrarias a la esperanza inducida por la razonable estabilidad en las decisiones de aquélla, y en función de las cuales los particulares han adoptado determinadas decisiones. O, dicho en otros términos, la virtualidad del principio que se invoca como fundamento del primero de los motivos de casación puede suponer la anulación de un acto de la Administración o el reconocimiento de la obligación de ésta de responder de la alteración (sin conocimiento anticipado, sin medidas transitorias suficientes para que los sujetos puedan acomodar su conducta y proporcionadas al interés público en juego, y sin las debidas medidas correctoras o compensatorias) de las circunstancias habituales y estables, generadoras de esperanzas fundadas de mantenimiento. (...)."

El principio de protección de la confianza legítima surge o se suscita por el conflicto entre el principio de legalidad y el de seguridad jurídica, dando primacía a este último en aplicación de un principio novedoso en la jurisprudencia, y que ha sido acuñado en el ordenamiento alemán, permitiendo incluso mantener los efectos de determinadas situaciones que pudieran ser ilegales con justificación en la protección que merece el particular que confió legítimamente en la estabilidad de la situación jurídica creada por la Administración, primando en tales supuestos la seguridad jurídica sobre el principio de legalidad de la actuación administrativa, e impidiendo a la Administración remover la situación favorable al administrado por ilegal que aquélla fuera.

En este sentido, ha sido la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en diversas Sentencias como la de 12 de julio de 1962 (asunto 14/61 caso Hoogovens), la de 13 de julio de 1965 (asunto 111/63 caso Lemmerz-Werke), la de 18 de mayo de 1975 asunto 78/74 (caso Deuka), la de 27 de mayo de 1975 (asunto 2/75 caso EVGF), la de 3 de mayo de 1978 (asunto 112/77 caso Topfer), la Sentencia Lurhrs de 1 de febrero de 1978 (asunto 78/77), etc., la que ha fijado los requisitos para la estimación de dicho principio que proclama la salvaguarda del derecho del administrado,

que ha acomodado su actuar a como legítimamente podía suponerse que iba a actuar la Administración teniendo en cuenta los precedentes trabajos preparatorios e informaciones existentes al respecto.

En consecuencia, el Proyecto de Decreto en la medida en que resulta impreciso en muchos aspectos tales como la definición de las nuevas concesiones, la definición de los criterios es los estudios económicos o el modelo económico y de financiación, infringe el artículo 9.3 de la Constitución Española y los principios de seguridad jurídica y de confianza legítima que proclama nuestra Carta Magna, tal como lo expone el Tribunal Constitucional, en su Sentencia núm. 90/2009, de 20 abril (RTC 2009/90), cuyo Fundamento Jurídico Cuarto señala que:

"la seguridad jurídica entendida como la certeza sobre la normativa jurídica aplicable y los intereses jurídicamente tutelados (stc 15/1986, de 31 de enero [rtc 1986, 15], f. 1), como la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cuál ha de ser la actuación del poder en la aplicación del derecho (stc 36/1991, de 14 de febrero [rtc 1991, 36], f. 5), como la claridad del legislador y no la confusión normativa (stc 46/1990, de 15 de marzo [rtc 1990, 46], f. 4). en suma, sólo si, en el ordenamiento jurídico en el que se insertan y teniendo en cuenta las reglas de interpretación admisibles en derecho, el contenido o las omisiones de un texto normativo produjeran confusión o dudas que generaran en sus destinatarios una incertidumbre razonablemente insuperable acerca de la conducta exigible para su cumplimiento o sobre la previsibilidad de sus efectos, podría concluirse que la norma contenida en dicho texto infringiría el principio de seguridad jurídica (sstc 150/1990, de 4 de octubre [rtc 1990, 150], f. 8; 142/1993, de 22 de abril [rtc 1993, 142], f. 4; y 212/1996, de 19 de diciembre [rtc 1996, 212], f. 15)."

SEXTA. - Falta de motivación de varias de las Determinaciones de planificación y Determinaciones de ordenación y coordinación, reflejadas respectivamente en los Anexos II y III.

Debemos recordar que, de conformidad con el artículo 103.1 de la Constitución Española, *"Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho"*, lo que no se cumple en el presente asunto, puesto que el Proyecto de Decreto ha establecido de forma arbitraria, a título de ejemplo, el número de viajeros anuales por debajo del cual una concesión de

transporte regular pasa a ser transporte a la demanda, o la definición de los criterios de los Estudios Económicos de las concesiones, entre otros.

Resulta ilustrativa la Sentencia de fecha 28 de septiembre de 2012, de la Excm. Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, en la cual se declara que es un deber de la Administración servir a los intereses generales con pleno sometimiento a la Ley como consecuencia del principio de seguridad jurídica y de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos, amén que el deber de motivación de las Administraciones Públicas debe enmarcarse en el derecho de los ciudadanos a una buena Administración, que es consustancial a las tradiciones constitucionales comunes a los Estados Miembros de la Unión Europea. La Sentencia se pronuncia de la siguiente manera:

“Al respecto, cabe poner de relieve que el deber de motivación de los actos administrativos, que establece el artículo 54 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común , que se enmarca en el deber de la Administración de servir con objetividad los intereses generales y de actuar con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho que impone el artículo 103 de la Constitución , se traduce en la exigencia de que los actos administrativos contengan una referencia precisa y concreta de los hechos y de los fundamentos de derecho que para el órgano administrativo que dicta la resolución han sido relevantes, que permita conocer al administrado la razón fáctica y jurídica de la decisión administrativa, posibilitando su control por la tribunales de lo contencioso-administrativo.

El deber de la Administración de motivar sus decisiones es consecuencia de los principios de seguridad jurídica y de interdicción de la arbitrariedad de los poderes públicos que se garantizan en el artículo 9.3 de la Constitución ; y puede considerarse como una exigencia constitucional que se deriva del artículo 103 al consagrar el principio de legalidad de la actuación administrativa, según se subraya en la sentencia de esta Sala de 30 de noviembre de 2004 (RJ 2005, 1326) (RC 3456/2002).

El deber de motivación de las Administraciones Públicas debe enmarcarse en el derecho de los ciudadanos a una buena Administración, que es consustancial a las tradiciones constitucionales comunes a los Estados Miembros de la Unión Europea, que ha logrado su refrendo normativo como derecho fundamental en el artículo 41 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, proclamada por el Consejo de Niza de 8/10 de diciembre de 2000, al enunciar que este derecho incluye en particular la obligación que incumbe a la Administración de motivar sus decisiones, que se ha incorporado al Tratado por el que se establece una Constitución para Europa en su artículo II , 101.2 c)”

Pues bien, el Proyecto de Decreto no resulta claro en la fijación de algunos criterios metodológicos y materiales por lo que no es posible conocer las razones de su definición y, por ende, carece de la motivación necesaria. .

En este sentido, traemos a colación la Sentencia de la Excma. Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo de 21 de junio de 2010 (recurso número 7/2005) según la cual para que un acto se considere motivado la Administración ha de aportar las pautas que justifiquen la adopción de una concreta decisión:

“Así las cosas, y a la vista de la jurisprudencia antes transcrita, es evidente que la comprobación de valores impugnada carece de motivación por no justificar debidamente la valoración asignada, habiéndose limitado la Administración a notificar al interesado unas consideraciones genéricas que, por no contener las pautas de individualización al caso concreto, no sirven para dar cumplimiento a la exigencia de motivación, cuya característica fundamental es aportar las razones que justifican la adopción de una concreta decisión, finalidad que no se satisface con meras referencias a las normas aplicables ni a los criterios comunes de valoración.”

En términos similares se pronuncia la Sentencia de la Excma. Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2015 (recurso número 3393/2013), según la cual:

“Así pues, la declaración en concurso del deudor no lleva automáticamente como consecuencia que su insolvencia sea estructural. Todo lo contrario, un concurso voluntario con convenio aprobado revela una situación transitoria llamada a ser superada. Por ello no cabe hacer el silogismo que se contiene en el acto administrativo impugnado, presumiendo iuris et de iure que un deudor declarado en concurso queda impedido de forma definitiva e ineluctable para hacer frente a sus obligaciones económicas; este simple silogismo evidencia la insuficiente motivación de la decisión. Habría debido explicar algo más para afirmar que las dificultades económico-financieras de TR Hoteles eran estructurales y no meramente transitorias. A juicio de esta Sala, yerra el Tribunal Económico-Administrativo Central cuando explica que el acto denegatorio «explicitó las razones para no acceder a la petición, que pueden resumirse en la apreciación [de] dificultades económico- financieras de carácter estructural». Por de pronto, no constituye un "resumen" sino la motivación en toda su extensión, motivación que, como hemos visto, no deja de ser una tautología sustentada en un razonamiento que no responde a la realidad a la vista de la finalidad que a tribuye al concurso de acreedores su normativa reguladora. En el mismo yerro incurre la Sala de instancia al considerar suficientemente motivada la denegación del aplazamiento porque la declaración en concurso voluntario «refleja una situación de iliquidez que no puede ser calificada de transitoria». Hemos de concluir, por lo tanto, que, como denuncia TR Hoteles en el segundo motivo de casación, el acto administrativo impugnado carecía de motivación, infringiendo los preceptos analizados en el anterior fundamento jurídico, infracción reproducida por la Audiencia Nacional en la sentencia impugnada, al no haber reparado el defecto en su pronunciamiento. En la sentencia, ya citada, de 12 de noviembre de 2009 hemos sostenido que la afirmación de que la falta de tesorería tenía

carácter estructural, y no coyuntural, **debió conllevar necesariamente, a las vista de los documentos aportados y que la propia Administración consideró suficientes para pronunciarse, un estudio, cálculo o análisis que permitiese fundamentar la supuesta "estructural y no coyuntural" falta de liquidez de la empresa, debiendo calificarse la motivación del acto recurrido, ante la ausencia de mayor concreción en referencia a los elementos de hechos de que disponía, como hueca, mera expresión ritual y formal, sin contenido alguno, descubriendo una evidente arbitrariedad (FJ 3º).**"

En el presente supuesto, **son varias las imprecisiones presentes en los Anexos redactados por la Administración de Castilla y León para justificar la definición del nuevo Mapa de Ordenación del Transporte público de viajeros por carretera. De hecho, podemos afirmar que este Proyecto de Decreto no responde a la realidad presente ni a las previsiones a medio y largo plazo y, por ello, debe calificarse la motivación como meramente formal y sin contenido..**

SÉPTIMA. - Otros mecanismos a tener en cuenta en el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

A pesar de que en la Memoria del Mapa de Ordenación del Transporte afirma que: *"No se pretende hacer "borrón y cuenta nueva" con el anterior sistema, sino –muy al contrario-, aprovechar las mejores experiencias y buenas prácticas de estas décadas de gestión del transporte público para dotar al futuro sistema de la estructura y los elementos que permitan configurar una red de transporte público acorde con los tiempos actuales"* lo cierto es que **el legislador propone un nuevo modelo completamente rupturista y que deja a los actuales concesionarios en una situación de gran inseguridad jurídica** respecto a la continuación de su actividad.

No es la primera vez que la Junta de Castilla y León se enfrenta a una situación compleja en materia de transporte. Recordemos que el 9 de noviembre de 2009 se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León el Decreto Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León.

Debido a la grave situación de la actividad económica y del empleo por la que se atravesaba en ese momento en Castilla y León, se pusieron en marcha diversas medidas

urgentes para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transportes terrestres, que se concretaron en la convalidación de las concesiones por otras que incorporen las oportunas modificaciones, ampliaciones y mejoras en las condiciones de prestación del servicio.

Tal y como reconoce el Documento de Diagnóstico:

“Estas medidas resultaban necesarias para facilitar la continuidad de muchos puestos de trabajo, posibilitar a las empresas concesionarias la oportunidad de ir adoptando medidas tendentes a fortalecerse para abordar con más garantías el mantenimiento de la prestación del servicio con la calidad necesaria, permitiendo así mismo a la Administración acometer la reorganización de todo el sistema autonómico de concesiones de transporte.”

Precisamente, esto que ya ha hecho con anterioridad la Administración es lo que esta parte solicita: **una transición ordenada del antiguo modelo al nuevo en el que se adopten una serie de medidas que permitan a las empresas concesionarias adaptarse al nuevo sistema** propuesto en el Proyecto de Decreto ya que de lo contrario muchas pymes del sector están condenadas a desaparecer.

Este paso de un modelo a otro necesita de un bloque normativo transitorio que establezca las disposiciones que han de regir las relaciones jurídicas existentes al producirse un cambio legislativo. El Proyecto de Decreto no sólo debería apostar por una transición moderada y con un orden claramente definido, sino que debería incorporar las disposiciones transitorias necesarias para despejar la incertidumbre de cuál sea el derecho aplicable y aportar certeza a las situaciones existentes.

Entre otras medidas, resultan interesantes las posibilidades que **la adjudicación directa de los contratos** ofrece. El 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 por el que se derogan los Reglamentos (CEE) 1191/69 y 1107/70 del Consejo, (en adelante “Reglamento 1370/2007”), en su artículo 5 apartados 2 a 6, establecen un conjunto específico de normas aplicables a los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros en autobús o tranvía, incluidos unos supuestos específicos de adjudicación directa de tales contratos por diferentes motivos.

Resulta muy significativo el hecho de que la propia norma indique cuál es el sentido de la adjudicación directa para el derecho comunitario describiéndola legalmente como la “adjudicación de un contrato de servicio público a un operador de servicio público determinado en ausencia de todo procedimiento previo de licitación” (artículo 2.h) del Reglamento 1370/2007).

Pues bien, entre los motivos que amparan la posibilidad de optar por la adjudicación directa el artículo 5.4 del Reglamento 1370/2007 dispone que:

“Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público sea cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR, sea cuando tengan por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

En los casos de contratos de servicio público adjudicados directamente a pequeñas y medianas empresas que no utilicen más de 23 vehículos, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado en menos de 2 000 000 EUR, o en el caso de la prestación anual de menos de 600 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.”

Por su parte, la jurisprudencia del TJUE ha avalado la vigencia de éste régimen específico de contratación y así, en su sentencia de 21 de marzo de 2019, *Verkehrsbetrieb Hüttebräucker y BVR Busverkehr Rheinland*, asuntos acumulados C-266/17 y C-267/17, ha reconocido que los contratos de concesión de servicios de transporte por carretera están sujetos a las reglas específicas del procedimiento de adjudicación del artículo 5 del Reglamento 1370/2007, incluyendo en ellas las reglas de adjudicación directa de dichos contratos (considerandos 70 a 72).

En efecto, el Reglamento 1370/2007 ofrece la posibilidad de que se proceda a la adjudicación directa de los contratos de servicio público con unos límites de hasta 23 vehículos y un valor medio anual estimado inferior a 2.000.000 EUR en el caso de las pymes, por lo que compete al regulador adoptar las medidas oportunas para la plena adecuación de nuestro ordenamiento jurídico a la normativa europea que es, precisamente, lo que en estos momentos de transición el sector está demandando.

Por último, no podemos dejar de hacer una mención, no por breve menos importante, al papel que las infraestructuras deben jugar en el nuevo Mapa de Ordenación del Transporte. El adecuado desarrollo de las infraestructuras es necesario para garantizar el derecho a la movilidad de las personas por lo que es necesario establecer los instrumentos oportunos que garanticen:

- (i) La igualdad de todos los usuarios en el ejercicio del derecho esencial a la movilidad
- (ii) Un sistema de transporte único, eficiente, interoperable y altamente competitivo al servicio del desarrollo económico general y de los sectores estratégicos
- (iii) El cumplimiento de los criterios de sostenibilidad, seguridad, calidad, accesibilidad y regularidad que exija la legislación local, autonómica, nacional, europea o internacional.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA. - Que, se tenga por presentado en tiempo y forma este escrito con sus documentos y, de conformidad con lo manifestado, se tengan por formuladas las alegaciones en él contenidas.

En Valladolid, a 14 de abril de 2021.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Fomento y Medio Ambiente
Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias
Dirección General de Transportes

TRAMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA

1. DATOS DE LA PERSONA INTERESADA

Persona física <input type="checkbox"/>		Persona jurídica <input checked="" type="checkbox"/>		Entidad sin personalidad jurídica <input type="checkbox"/>			
Mujer <input type="checkbox"/>		Hombre <input type="checkbox"/>					
DNI/NIE/NIF: A37204591	Primer Apellido:	Segundo Apellido:	Nombre:				
Razón social: ZAMORA-SALAMANCA, S.A.U.							
País: ESPAÑA	Provincia: SALAMANCA	Municipio: Salamanca	Localidad: SALAMANCA	C. P.: 37007			
Tipo de vía: AVENIDA	Nombre de la vía: FILIBERTO VILLALOBOS	Núm.: 71	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:	
Teléfono fijo: 980513438	Teléfono móvil: 660387028	Fax:	Correo electrónico: amartinez@zamorasalamanca.com				

2. DATOS DEL REPRESENTANTE (en su caso)

DNI/NIE/NIF: 10811714N	Primer Apellido: MENÉNDEZ	Segundo Apellido: MENÉNDEZ	Nombre: ADOLFO			
En calidad de: APODERADO						
Provincia: MADRID	Municipio: Madrid	Localidad: MADRID	C.P.: 28046			
Tipo de vía: PASEO	Nombre de la vía: DE LA CASTELLANA	Núm.: 55	Portal:	Escalera:	Piso:	Puerta:
Teléfono fijo: 914313000	Teléfono móvil: 690601748	Fax:	Correo electrónico: amartinez@zamorasalamanca.com			

3. MEDIOS DE NOTIFICACIÓN

La notificación se realizará mediante avisos de la puesta a disposición de las notificaciones a través del correo electrónico indicado, con los efectos previstos en el artículo 43 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. PROYECTO NORMATIVO SOBRE EL QUE SE DESEA REALIZAR ALEGACIONES

Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de viajeros por carretera de Castilla y León.

5. ALEGACIONES AL PROYECTO NORMATIVO (en el caso de precisarlo, puede adjuntar hoja/s anexas relacionando su incorporación en el apartado siguiente)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 75 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León:

EXPONE:

De conformidad con la Resolución de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de 10 de febrero de 2021, por la que se somete al trámite de información pública durante el plazo de treinta días, el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León esta parte viene formular las alegaciones contenidas en el documento adjunto con esta solicitud.

RESUMEN DE PRESENTACIÓN DE DOCUMENTOS

1. Información de registro electrónico

Oficina: **Registro Electrónico**
Número de registro: **20219000722919**
Fecha y hora de registro: **14/04/2021 12:36:07**
Destino: **00004840 - DIRECCION GENERAL DE
TRANSPORTES**

2. Información del firmante

Nombre/Razón social: **ADOLFO MENENDEZ MENENDEZ**
NIF/CIF: **10811714N**

3. Información de la solicitud

Identificador: **131USQA0BOZOP**
Asunto: **TRAMITE DE AUDIENCIA E
INFORMACIÓN PÚBLICA**
Nombre de fichero: **7123-2_A37204591.pdf**

4. Información sobre los documentos anexados

Identificador	Nombre de fichero
1. 1AND75808TNUK	Alegaciones al proyecto de decreto Mapa Ordenacio769n de Transporte de Castilla y Leo769n v finalfirmado.pdf
2. 0NUTZWE0HFYN7	Poder EMPRESA CABRERO.pdf
3. 0VGCEBC0EKIXR	Poder ZAMORA SALAMANCA.pdf

Se puede obtener una copia de cualquiera de estos documentos accediendo a la dirección <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos> y suministrando el identificador del documento.

5. Información adicional

6. Diligencia

De conformidad con lo establecido en el artículo 16.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se extiende el correspondiente recibo acreditativo de los documentos presentados. De acuerdo con el art. 31. 2b) de la citada Ley 39/2015, a los efectos del cómputo fijado en días inhábiles, 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.

DON ELOY FERNÁNDEZ OJEDA, mayor de edad, con DNI nº 29.784.262-K, en nombre y representación de **AUTOBUSES SALMANTINOS, S.L.**, con CIF B37014206, con domicilio a efectos de notificaciones en 28021 Madrid, calle San Norberto nº 48, ante la Dirección General de Transportes comparece y, como mejor proceda, **EXPONE**:

Que en el Boletín Oficial de Castilla y León nº 41, de 1 de marzo de 2021, ha sido publicada la Resolución de 10 de febrero de 2021 de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, por la que se somete al trámite de información pública el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Catilla y León.

Que dentro del plazo de 30 días concedido al efecto, interesa al derecho de esta sociedad formular las siguientes

ALEGACIONES

PREVIA.- Se presentan a continuación las cuestiones que se quieren plantear a la Administración con respecto al Proyecto de Decreto publicado. Para facilitar el análisis, este escrito se estructura en las siguientes categorías principales:

Cuestiones de índole económica

Cuestiones relacionadas con la subrogación

Cuestiones de índole técnica

Riesgos transferidos a los operadores

Información adicional a incluir en los Proyectos de Explotación

PRIMERA.- CUESTIONES DE ÍNDOLE ECONÓMICA

Tras la lectura de los documentos publicados se detectan cuestiones que podrían hacer que los presupuestos del mapa de ordenación, y consecuentemente los de licitación de cada contrato, no reflejen adecuadamente la realidad de los costes en los que se incurrirá para alguna de las tipologías de servicio a prestar. No se han incluido en este apartado las implicaciones derivadas de las obligaciones de subrogación del personal, que se desarrollan en otro apartado.

1. Transporte a demanda

Referencia: Página 37 de Memoria.

Finalmente se presentará un resumen general con los presupuestos globales para todo el mapa de ordenación.

- ...
- **Mejora de accesibilidad:** *el nuevo sistema de transporte que favorece la accesibilidad universal, dotando a todas las localidades de la Comunidad de algún tipo de transporte público, especialmente para aquellas localidades más deslocalizadas y situadas en el mundo rural. Este aspecto no tendría impacto económico sobre los presupuestos de la Comunidad, dado que **los servicios de transporte propuestos para prestar servicio en estas localidades se realizarían bajo la modalidad de transporte a la demanda.** Ya que estas localidades tienen un tamaño muy pequeño (la mayoría menos de 10 personas), el número de reservas esperado es muy residual y, por lo tanto, **sin impacto sobre la estructura económica prevista.***

La introducción de obligaciones del Transporte a la Demanda, implicará para los operadores tener que dotar a los contratos de medios materiales (vehículos y su equipamiento correspondiente) y medios humanos (personal de conducción) para poder llevar a cabo el servicio. Téngase en cuenta que generalmente estas demandas de movilidad se solaparán en franjas horarias (entre ellas o con otros servicios regulares prestados por el operador) y, por tanto, requerirá adscribir a los contratos un mayor número de vehículos (vehículos que por otro lado tendrán un uso residual) y personal de conducción adicional.

Relacionado con lo expuesto en el párrafo anterior, se debe mencionar que el fomento del Transporte a la Demanda, aunque suponga una reducción efectiva de vehículos/kilómetro con respecto a los tradicionales servicios de ruta, no vendrá acompañada de una reducción proporcional en el coste económico de prestación del servicio, ya que hay costes que no son suprimibles por el mero hecho de que no se recorran los kilómetros. Ese será el caso de los siguientes costes:

Costes asociados a la flota (amortización, gasto financiero, seguros, mantenimientos no asociados a kilómetros, ITVs, comunicaciones embarcadas, mantenimiento de equipos embarcados y pago de licencias, etc.).

Costes asociados al personal de conducción, ya que, de acuerdo con la voluntad de la administración de proteger el empleo, no debería plantearse un modelo en el que los trabajadores pudieran ser contratados de un día para otro y sólo por el tiempo en el que efectivamente se presten los servicios.

Coste de estructura humana y material: salarios del resto de personal, coste de instalaciones y su equipamiento, etc.

En este sentido, para llevar a cabo una optimización efectiva del coste, la Administración podría estudiar mecanismos que permitan escalonar el acceso a los servicios públicos y/o privados (sanitarios, administrativos, bancarios, etc.), estableciendo franjas horarias diferenciadas para

los diferentes ámbitos geográficos atendidos, de manera que se pueda optimizar el uso compartido de la flota a través de desviar parte de los flujos de movilidad de hora punta a hora valle. Con ello se reduciría la necesidad de solapar horarios de servicios (ordinarios y a demanda). Permitiendo con ello una optimización efectiva de los medios necesarios (personal de conducción y vehículos) para prestar el servicio regular y el transporte a la demanda.

Particularización del coste a las características del servicio

Para el cálculo de los presupuestos de licitación de cada contrato, la Administración debería tener en cuenta la realidad del servicio que se prestará en cada uno de ellos. Para ello se recomiendan las siguientes acciones:

Diferenciar entre la tipología de servicio (urbano, largo recorrido, corto recorrido, transporte a la demanda, servicios escolares) y adecuar consecuentemente los costes unitarios y la estructura de costes del contrato al tipo de servicio a prestar en cada caso.

Es una realidad que diferentes tipologías de servicio conllevan diferentes estructuras de costes de operación y niveles de consumo, siendo uno de los parámetros determinantes el que la velocidad de operación sea mayor o menor. Atendiendo exclusivamente al servicio a prestar, si la velocidad comercial es más baja, se generarán mayores consumos y gastos kilométricos directos (consumo de combustible, mantenimientos, conducción, etc.) y una peor ratio coste/kilómetro en el resto de partidas de coste.

Por otro lado, la tipología de servicio a prestar condiciona también la elección del tipo de vehículo (tamaño, potencia y tipo de energía de motor) que deberá/podrá prestar el servicio y modifica por tanto la estructura de costes asociada al vehículo (ratios de consumos y mantenimiento e importe de seguros fundamentalmente, los cuales dependen de modo directo del tipo de servicio a prestar).

Adicionalmente, el servicio concreto a realizar puede tener particularidades operativas que influirán en la estructura de costes. Por ejemplo, se debe realizar un análisis de los tiempos de regulación necesarios para poder prestar el servicio (situaciones en las que para atender los flujos de movilidad haya que programar tiempos de espera elevados entre que un vehículo llega a una cabecera y tiene programada su vuelta).

Estas y cualquier otra peculiaridad operativa del servicio a realizar debe estar convenientemente reflejada en la estructura de costes específica del contrato.

Aunque la demanda es un elemento determinante de la capacidad que se debe requerir a la flota, existen otra serie de condicionantes importantes que deben ser tenidos en cuenta.

Referencia 1: Página 233 del documento “Anexos”.

Cada ruta se presta con el vehículo más adecuado en función de la demanda prevista.

Para la elección del tamaño de vehículo más adecuado para prestar el servicio en cada ruta, aparte de tener en cuenta la demanda prevista se deberían tener en cuenta las siguientes variables:

Tipología de servicio a prestar (variable ya expuesta en el presente documento).

Adecuación del vehículo a las particularidades de los itinerarios y paradas que conforman las distintas líneas de cada contrato.

Rendimiento energético requerido para cada servicio, existencia de lugares de recarga/repostaje y autonomía de los vehículos.

Se puede dar el caso de que las anteriores variables impongan restricciones en cuanto al tamaño del vehículo (p.ej. itinerarios no adecuados para la circulación de vehículos de determinada longitud, paradas que no reúnen las condiciones de seguridad adecuadas para la bajada de usuarios de vehículos de un determinado tamaño) que hagan inviable la elección basada únicamente en el criterio de demanda prevista para una ruta.

Adicionalmente, y para los casos en los que las anteriores variables no impongan restricciones que modifiquen la elección realizada en función de la demanda prevista, se debería analizar los casos en los que resulta más eficiente operativamente establecer únicamente refuerzos puntuales en lugar de asignar vehículos de un tamaño mayor. Otro factor relevante a tener en cuenta es el tamaño “óptimo” conjunto desde el punto de vista global del contrato.

En cuanto a la decisión sobre la fuente de energía de los vehículos a adscribir a los diferentes contratos, aparte de los condicionantes descritos en las páginas 230 y 231 de los Anexos, se deberían incluir las siguientes variables del servicio a prestar:

Tipología (ya expuesto)

Amplitud horaria

Velocidad comercial

Ocupación esperada

Ratio de número de paradas por kilómetro

En función de las anteriores variables y junto a los expuestos en las citadas páginas 230 y

231 de los Anexos, se debería construir una metodología para el cálculo del requerimiento energético de las distintas líneas, permitiendo con ello asignar los vehículos más eficientes a las líneas más exigentes medioambientalmente.

Otro aspecto a tener en cuenta es la Ley de Cambio Climático y Transición Energética del 08/04/2021 que obliga a que los municipios de más de 20.000 habitantes y con problemas de calidad del aire cuenten con zonas de bajas emisiones desde el año 2023. Las disposiciones recogidas en la citada Ley deberán tenerse en cuenta para poder realizar de modo particularizado la elección de flota para cada concreto.

Como conclusión, y conforme a lo expuesto en los anteriores párrafos, la elección adecuada del vehículo tanto en cuanto a su tamaño como a su fuente de energía, tendrá una repercusión directa en el coste operativo del servicio y, por tanto, como ya se ha expuesto, debería tener su reflejo en la estructura de costes del mismo.

La modernización de la flota y su equipamiento implica un esfuerzo inversor para los operadores, que además van a ver incrementados sus costes de operación. Estos sobrecostes deben ser tenidos en cuenta de cara al cálculo de los presupuestos para la administración, así como para los presupuestos de licitación de los anteproyectos.

Referencia 2: Página 44 de la Memoria

- **Mejora de la calidad del servicio y modernización de la flota.** *La solicitud de una flota de vehículos moderna, eficiente y adaptada, así como dotada de los principales avances en sistemas inteligentes de transporte y seguridad conllevarán un desembolso económico importante para los licitadores de los diferentes concursos. No obstante, estos desembolsos se verán mermados por una serie de condicionantes asociados a los mismos:*

...

Todo lo señalado con anterioridad conllevará que no se contemple un coste asociado a esta partida para los presupuestos de la administración autonómica, pues, aunque los estudios económicos de cada una de las licitaciones contemplen un coste de compra de vehículos, este coste ya está contemplado en los presupuestos actuales.

Se considera que este impacto sí supondrá un sobrecoste para la Administración, ya que la flota eficiente con la que se pretende renovar el parque actual implica costes de inversión muy superiores respecto a los vehículos diésel que conforman la flota actual. Además, debe tenerse en cuenta de que, al tratarse de tecnologías que no están lo suficientemente probadas, el operador asume el riesgo de que a lo largo del contrato surjan costes imprevistos ocasionados por, por ejemplo, la reducción de la vida útil prevista de las baterías o el encarecimiento de combustibles alternativos no consolidados (biogás, GNC, GLP o hidrógeno). Por tanto, aquellos operadores que apuesten por tecnologías más eficientes,

como consecuencia de la incertidumbre expuesta, realizarán ofertas económicas menos atractivas, aspecto que la administración debería tener en cuenta al determinar criterios y fórmulas/baremos de valoración de las distintas ofertas recibidas.

Además de las inversiones propias de la flota, la administración debería contemplar específicamente los costes/inversiones que se generarán por las nuevas obligaciones impuestas. Por ejemplo:

La introducción de los sistemas SAE requeridos, va a generar nuevos gastos de mantenimiento, comunicaciones, adscripción al contrato de personal convenientemente formado que maneje estos sistemas, etc.

El mayor valor de compra de la flota va a incrementar los costes de seguros (al aumentar el coste de las indemnizaciones por daños a flota en caso de siniestro).

Las empresas deberán incurrir en costes de adecuación de sus instalaciones (por ejemplo, dotarlos de puntos de suministro eléctrico y/o de gas, etc.).

SEGUNDA.- CUESTIONES RELACIONADAS CON LA SUBROGACIÓN

Referencia 1: Página 48 de la Memoria.

Uno de los aspectos que deberán recoger los pliegos de condiciones de los nuevos contratos será el contemplar la subrogación laboral de los actuales trabajadores de las diferentes concesiones de transporte público. Esta subrogación no implica, a priori, ningún coste adicional, más allá de los que la propia legislación en la materia, convenios colectivos o acuerdos con los agentes sociales se puedan llegar a posteriori.

Por ello, una de las tareas que habrá que llevar a cabo será el pactar con los principales agentes sociales de la Comunidad la forma y manera de incorporar la subrogación del personal que actualmente presta los servicios de transporte público (conductores, taquilleros, tráfico, etc.) en los nuevos contratos de servicios. La administración buscará la forma de poder mantener el mismo personal en las mismas o mejores condiciones, si cabe, para asegurar su continuidad sin menoscabo de la libre elección laboral de los trabajadores del sector.

Referencia 2: página 50 de la Memoria.

En todo caso, uno de los requisitos que se contemplarán en los pliegos de licitación será la obligatoriedad de la subrogación por parte del nuevo concesionario del personal actualmente prestatario de los servicios de transporte con el objetivo de salvaguardar el nivel de empleo actual, tal y como se recoge en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre.

Referencia 3: página 51 de la Memoria.

Las empresas deberán entregar una relación del personal adscrito a cada una de las concesiones

de las que sean titulares. Y tal como se recogerá en los pliegos de licitación, la empresa adjudicataria de los nuevos servicios deberá subrogar la totalidad de los contratos de trabajo del personal existente que cumplan unos determinados requisitos de antigüedad.

Respecto a la introducción en los pliegos de clausulado relativo a la obligación de subrogación de los trabajadores, en los términos recogidos en la Memoria, hemos de efectuar las siguientes precisiones:

I) La resolución 235/2016, de 2 de noviembre del Tribunal Administrativo de Contratación Pública de la Comunidad de Madrid, ha considerado que la obligación de subrogación que establece el artículo 75.4 de la LOTT (análogo al artículo 25 de la Ley 9/2018 de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León), constituye un supuesto de subrogación legal, (y en consecuencia no contractual), puesto que es la Ley la que establece la obligación de subrogación, no los pliegos, que han de limitarse a introducir dicha obligación por mandato de la Ley.

Sin embargo, el Tribunal Supremo (por todas STS de 16/03/2015 y 8/06/2016), acuerda la anulación de las cláusulas de los pliegos que establecían la subrogación en los contratos laborales de personal del operador saliente, al entender que dicha subrogación resultaría, en su caso, de lo establecido en la legislación laboral y en los convenios colectivos. Y en este sentido la sentencia de 18/06/2019 establece que ***“la obligación o no de subrogar a los trabajadores vendrá o no impuesta por las disposiciones legales o con eficacia normativa, tal es el caso de los convenios colectivos, en cada caso aplicables, y no por el propio Pliego, que en ningún caso puede por sí imponer esa medida por tener un contenido estrictamente laboral. También tiene declarado este Tribunal que la cláusula de subrogación empresarial excede claramente del ámbito subjetivo propio de los pliegos -Administración contratante y adjudicatario-, en la medida en que dicha cláusula supondría establecer en un contrato administrativo estipulaciones que afectan a terceros ajenos al vínculo contractual, como son los trabajadores de la anterior empresa adjudicataria. Desde un punto de vista objetivo, dicha cláusula impondría al contratista obligaciones que tienen un contenido netamente laboral (la subrogación en los derechos y obligaciones del anterior contratista respecto al personal que esté destinado a la prestación del servicio) y que forman parte del status del trabajador, de cuyo cumplimiento o incumplimiento no corresponde conocer ni a la Administración contratante ni a la jurisdicción contencioso-administrativa, sino a los órganos de la jurisdicción social. La subrogación no puede constituir una de las obligaciones que se imponen en el pliego de cláusulas administrativas particulares del adjudicatario del contrato. De este modo, solo cuando la subrogación venga impuesta por ley o por convenio colectivo, podrán los pliegos recoger tal exigencia.”***

Esta es también la postura sostenida por los Tribunales administrativos de contratación pública (Entre otros: Acuerdos 38/2015, de 27 de marzo de 2015, del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Aragón; Resolución del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales de la Junta De Andalucía 172/2015, de 12 de mayo, ó 373/2015, de 4 de noviembre. Resolución del Tribunal Administrativo-Recursos Contractuales de Castilla-León 65/2013 de 28, de noviembre. Acuerdo 5/2016, de 18 de enero, del Tribunal Administrativo de Contratos Públicos de Navarra). Específicamente el Tribunal Central de Recursos Contractuales (Por todas: Resoluciones núm. 75/2013, de 14 de febrero o 969/2015, de 23 de octubre o 910/2018): ***"la cláusula de subrogación empresarial excede del ámbito subjetivo propio de los pliegos, - Administración contratante y adjudicatario-, en la medida en que dicha cláusula supondría establecer en un contrato administrativo estipulaciones que afectan a terceros ajenos al vínculo contractual, como son los trabajadores de la anterior empresa adjudicataria. Desde un punto de vista objetivo, dicha cláusula impondría al contratista obligaciones que tienen un 'contenido netamente laboral' (la subrogación en los derechos y obligaciones del anterior contratista respecto al personal de éste destinado a la prestación del servicio) y 'que forman parte del status de trabajador', de cuyo cumplimiento o incumplimiento no corresponde conocer ni a la Administración contratante ni a la jurisdicción contencioso-administrativa, sino a los órganos de la jurisdicción social'.***

II) En caso de que los Pliegos introdujeran la obligación de subrogación por venir impuesta por ley o convenio o negociación Colectiva, de cara al cálculo de los presupuestos de licitación, la Administración debería ser escrupulosa con la obligación de información sobre las condiciones de subrogación que establece el artículo 130 LCSP:

Tener en cuenta las particularidades del personal transferido a cada contrato, tanto en lo que respecta a salarios (concretamente el concepto de antigüedad, pluses que pudieran tener, condiciones particulares de cómputo de jornada), como al convenio al que está adscrito (regular de uso general o discrecional en cada una de las provincias, en caso de que los hubiere, que pueden incluir no solo diferentes conceptos retributivos sino también diferentes consideraciones de jornada de trabajo y su cómputo), así como la existencia de pactos de empresa entre la empresa actual y los trabajadores, en los que también se subrogaría el nuevo operador entrante.

Muy probablemente, los trabajadores actuales estén adscritos a más de un contrato; lo más probable es que con la nueva configuración del mapa concesional ocurra lo mismo. Ante estas circunstancias, la Administración debe tener en cuenta que no resulta operativo ni para la empresa ni para el trabajador, que éste deba ser contratado por las distintas empresas que resulten adjudicatarias de los diferentes contratos.

Los pliegos deberían incorporar toda la información necesaria para que los licitadores puedan competir en igualdad de condiciones, publicando no sólo convenios colectivos, sino el

contenido de los pactos particulares que pudiera haber.

Una vez efectuada la subrogación de personal que legal o convencionalmente proceda, no se debería imponer al operador la obligación de mantener un número de personas que, por la mayor eficiencia organizativa o por el hecho de que la Administración haya introducido cambios en el modo de operar los servicios, no sean necesarios para la prestación del servicio.

No se debería limitar el derecho a la subrogación sólo al personal que reúna determinados requisitos de antigüedad u otros criterios que pudieran ser considerados discriminatorios y por tanto ilegales, sino que debería comprender a todos los trabajadores que legal o convencionalmente hayan de ser objeto de subrogación en sus contratos

En relación al personal de los actuales operadores, la administración debería verificar que en los listados de personal adscrito a los nuevos contratos que se incluyan en los documentos de licitación, no existan duplicidades (situación en la que una misma persona figura en dos contratos con un sumatorio del porcentaje de dedicación para ambos contratos superior al 100%).

En definitiva la información que ha de facilitarse a los licitadores será toda la necesaria para hacer un cálculo correcto de los costes laborales que habrán de asumirse como consecuencia de la subrogación y, por qué no decirlo, también, poder identificar los riesgos laborales que asume el adjudicatario y evaluar el costo de las eventualidades que con ocasión de los mismos puedan acaecer.

TERCERA.- CUESTIONES DE ÍNDOLE TÉCNICA

1. Rutas de prestación conjunta

La definición de servicios conjuntos debe tener en cuenta que los horarios deben definirse para dar respuesta a las necesidades de movilidad de todos los usuarios de la ruta. Es decir, si en el momento actual una ruta es utilizada por los residentes en un municipio para acceder a un centro sanitario, y se pretende que pase a atender también al movimiento de escolares, deberá preverse servicios de “vuelta” diferenciados tanto para que los usuarios del centro de salud vuelvan a su lugar de residencia, como para que los escolares vuelvan a la hora de salida de su centro de enseñanza.

2. Rutas integradas de transporte escolar

Referencia: página 192 de los Anexos

Definición dinámica de las rutas escolares tanto en el recorrido como en condiciones de servicio (en función de la localidad de origen de los alumnos), siendo diferente cada curso escolar, a la vez que totalmente rígida, determinada por la localización y los horarios de los centros.

Parece indicarse en este punto que las rutas escolares serán diferentes por curso escolar, pero

sin contemplar cambios dentro de un mismo curso. Se considera que esta rigidez no será viable ya que se podrá dar el caso de tener que modificar rutas durante el curso

3. Cálculo de los ingresos por recaudación

Cualquier cambio en la estructura tarifaria de los servicios puede conllevar un cambio en el atractivo del servicio para el sistema y, consecuentemente, en el volumen de pasajeros transportados y recaudación obtenida.

En los estudios de demanda que se elaboren, deberían analizarse específicamente estos impactos.

CUARTA.- RIESGOS TRANSFERIDOS A LOS OPERADORES

Referencia 1: Página 27 de la Memoria.

- *La transferencia de riesgo al sector privado y correlativamente un mayor control por la Administración.*

Referencia 2: Página 44 de la Memoria.

- *Orientación de los nuevos contratos hacia la flexibilización en la prestación del servicio. Aunque los nuevos contratos presenten unas condiciones concretas para las prestaciones de los servicios de transporte, en los pliegos de las licitaciones habrá de prever posibilidades de actuación ante hechos sobrevenidos, que durante la vigencia de contratos de tan larga duración (10 años), puedan acaecer. Estas condiciones de flexibilidad en los contratos serán señaladas como de obligado cumplimiento para los concesionarios sin contraprestación económica por parte de la administración.*

En relación con la atribución de un mayor riesgo al operador, la Administración debería tener en cuenta que el beneficio económico exigido por el sector privado para los proyectos que se liciten será mayor cuanto mayor sea el riesgo que se le transfiere. Complementariamente, para hacer interesantes los contratos, a mayor riesgo transferido, mayor libertad de actuación debería darse a los operadores.

En función de cuales sean los riesgos finalmente transferidos al operador, los contratos deben dotarle de mecanismos suficientes para permitirle gestionar dichos riesgos y rentabilizar la inversión realizada (p.ej. flexibilidad para introducir cambios en el servicio o en el tipo de vehículo utilizado, etc.). En particular, no debería construirse un esquema en el que la administración se reserve la potestad de introducir modificaciones en el servicio, pero que sea el operador el que asuma el 100% del riesgo de demanda.

QUINTA.- INFORMACIÓN ADICIONAL A INCLUIR EN LOS PROYECTOS DE EXPLOTACIÓN

Aparte del contenido mínimo que deberán incluir los Proyectos de Explotación, y que viene listado

en las páginas 235 y 236 de los Anexos publicados, se considera necesario que se pueda poner a disposición de los licitadores la siguiente información:

Las condiciones concretas del personal subrogable: categoría, fecha de contratación, edad, jornada real realizada (horas ordinarias y horas extraordinarias), porcentaje de jornada dedicado a cada contrato, contenido de los pactos individuales/empresa que sean de aplicación, convenio al que está adscrito cada trabajador, etc.

Listado pormenorizado de los contratos actuales que son sustituidos por la nueva concesión, para el cálculo de la demanda esperada y los criterios que han sido tenidos en cuenta para la asignación de personal subrogable.

Estudio de demanda realizado para elaborar los presupuestos, con indicación de hipótesis realizadas, elasticidades aplicadas, demanda histórica de cada línea del contrato que se sustituye, etc.

En su virtud

SOLICITO que mediante el presente este escrito, tenga por formuladas alegaciones al proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Catilla y León, a los efectos que sean oportunos.

En Madrid, a 14 de abril de 2021

Fdo.- Eloy Fernández Ojeda

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: 14/04/21 14:14

Número del registro de entrada: 202115700011334

Oficina del registro original: 000000318 - REGISTRO ELECTRÓNICO

Procede de otra Administración Pública

Fecha registro original: 14/04/2021 14:07 **Nº registro original:** REGAGE21e00004887345 **Tipo:** ENTRADA

Interesado

AUTOBUSES SALMANTINOS

C: B37014206

ESPAÑA - SALAMANCA - SALAMANCA - 37007 - CALLE FILIBERTO VILLALOBOS,71

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 LEON

Fecha y hora de recepción en destino: 16/04/2021 13:51:16

Resumen: ALEGACIONES NUEVO MAPA ORDENACION DE TRANSPORTE PUBLICO

Documentación

Documentación física requerida: NO

Documentación física complementaria: NO

Documentación electrónica anexa: SÍ

Originales:

JustificanteFirmado_REGAGE21e00004887345.pdf

Documento:

ALEGACIONES MAPA CONCESIONAL_signed.pdf

Información administrativa:

La oficina JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. OFICINA DEPARTAMENTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL., a través del proceso de firma electrónica reconocida, declara que los documentos electrónicos anexados se corresponden con los documentos en papel presentados por el interesado, en el marco de la normativa vigente.

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.

Justificante de Presentación

Datos del interesado:

CIF - B37014206 AUTOBUSES SALMANTINOS

Dirección: Calle FILIBERTO VILLALOBOS, Bloque: 71

Salamanca 37007 (Salamanca-España)

Teléfono de contacto: 667540249

Correo electrónico: eloy.fernandez@mobilityado.com

El presente justificante tiene validez a efectos de presentación de la documentación en este Registro Electrónico y no prejuzga la admisión del escrito para su tramitación. La fecha y hora de este Registro Electrónico es la de la Sede electrónica del Punto de Acceso General (<https://sede.administracion.gob.es/>). El inicio del cómputo de los plazos que hayan de cumplir las Administraciones Públicas vendrá determinado por la fecha y hora de presentación en el registro electrónico de cada Administración u organismo.

Número de registro: REGAGE21e00004887345
Fecha y hora de presentación: 14/04/2021 14:07:17
Fecha y hora de registro: 14/04/2021 14:07:17
Tipo de registro: Entrada
Oficina de registro electrónico: REGISTRO ELECTRÓNICO
Organismo destinatario: A07029819 - Dirección General de Transportes
Organismo raíz: A07002862 - Junta de Castilla y León
Nivel de administración: Administración Autónoma

Asunto: ALEGACIONES NUEVO MAPA ORDENACION DE TRANSPORTE PUBLICO
Expone: SE PRESENTAN CUESTIONES QUE SE QUIEREN PLANTEAR A LA ADMON. CON RESPECTO AL PROYECTO DE DECRETO PUBLICADO
Solicita: SE TENGA POR PRESENTADO EL ESCRITO DE ALEGACIONES

Documentos anexados:

ALEGACIONES MAPA CONCESIONAL - ALEGACIONES MAPA CONCESIONAL._signed.pdf (Huella digital: e4b06372632df6091a027c0aea0930612153b063)

Alerta por SMS: No

Alerta por correo electrónico: Sí

En la pestaña Búsqueda de registros de rec.redsara.es, podrá consultar el estado de la presentación de este registro