



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

Segovia, 14 de abril de 2021.

Estimado director:

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, **como documento anexo a este escrito se acompañan las alegaciones que nuestra federación formula, al citado proyecto de decreto.**

Quedando a su disposición, reciba un afectuoso saludo.

P.O. del Comité Ejecutivo de FECALBUS
Fdo. José Fernando García Martín

Posición de Fecalbús sobre el Mapa Concesional de Castilla y León

Abril de 2021

Contenido

1	Introducción	3
2	Consideraciones económicas.....	4
2.1	Diseño de los servicios.....	4
2.1.1	Descripción general.....	4
2.1.2	Definición de servicios.....	4
2.1.3	Coordinación entre diferentes redes	8
2.2	Cálculo de la demanda y los ingresos	9
2.2.1	Descripción general.....	9
2.2.2	Cálculo de la demanda en el momento inicial.....	9
2.3	Cálculo de costes.....	17
2.3.1	Descripción general.....	17
2.3.2	Método general de cálculo	17
2.3.3	Conceptos de coste	21
2.3.4	Cuestiones singulares	22
2.4	Financiación	31
2.4.1	Descripción general.....	31
2.4.2	Errores aritméticos	31
2.4.3	Necesidades cambiantes.....	32
3	Consideraciones jurídicas.....	36
3.1	Viabilidad económica de los contratos. Compensaciones.....	36
3.2	Obligación de equilibrio económico	36
3.3	Derecho a la compensación por modificación del contrato.....	37
3.4	Compensación por circunstancias excepcionales.....	38
3.5	Subrogación de personal	38
3.6	Flexibilidad del Mapa y los anteproyectos.....	39
3.6.1	Vinculación del Mapa a los anteproyectos, pliegos y contratos.....	39
3.6.2	Sobre el carácter vinculante u orientativo del Mapa	42
3.7	Modificación del Mapa y las consecuencias en los contratos	43
3.8	Licitación y contratación.....	43
4	Conclusiones	44

1 Introducción

Este documento se enmarca en el trámite de información pública del “Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León”, según resolución de 10 de febrero de 2021, de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente.

Fecalbús comparte plenamente los objetivos expresados en toda la documentación analizada y suscribe sin reservas el carácter universal y esencial que se otorga al transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, al tiempo que muestra su más plena colaboración para conseguir una transición ordenada y racional desde el modelo actual hasta uno nuevo.

Reconociendo el esfuerzo realizado por la Dirección General de Transportes, el espíritu de todo el contenido del presente documento está orientado en el sentido de buscar la mejor configuración del sistema de transporte regional, que redunde en beneficio de todos (usuarios, administraciones, operadores y sociedad en general), maximizando el beneficio social, potenciando la integración territorial y la inclusión social, al tiempo que optimizando el uso de los recursos públicos y minimizando los impactos negativos.

Dado el contenido de la documentación analizada como el contexto general de proceso en el que se enmarca, los comentarios recogidos más adelante incluyen tanto aportaciones sobre cuestiones no vinculantes como alegaciones sobre cuestiones vinculantes. Los comentarios se han ordenado de la manera siguiente:

- ❑ Primeramente, se analiza toda la documentación desde el punto de vista económico, tomando en cuenta tanto el criterio de eficacia para mejor conseguir los objetivos, como de eficiencia para lograr el mejor uso de los recursos.
- ❑ Tras ello se presenta un análisis desde el punto de vista jurídico, que complementa y enmarca el del apartado anterior.
- ❑ El texto termina con una síntesis ordenada que consolida todo lo expuesto previamente.

Para aligerar el texto, las menciones al “Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León” en todo lo que sigue se abrevian simplemente como “Mapa” o “el Mapa”.

Para facilitar la identificación de los temas más relevantes y su contextualización, a lo largo del texto se destacan, recuadrándolos.

2 Consideraciones económicas

2.1 Diseño de los servicios

2.1.1 Descripción general

Los temas en los que es necesario incidir en relación con el diseño de los servicios son los siguientes:

- En primer lugar, la estructura de las **zonas** y la definición de servicios en relación con ellas.
- Tras ello, es preciso tratar la coordinación entre diferentes redes de transporte dependientes de diferentes administraciones.

2.1.2 Definición de servicios

Dentro de la definición de servicios, se quieren tratar los siguientes asuntos en detalle:

- Definición de las zonas: criterios seguidos para el Mapa propuesto y adscripción a otras unidades ya existentes.
- Definición de los servicios de carácter general dentro de esas zonas.
- Definición de la integración del transporte escolar.
- Definición de los servicios interzonales, que conectan nodos de diferentes zonas.

Definición de las zonas

En la página 176 del Anexo III comienza la exposición de una serie de mapas con el “*modelo de división en lotes*” propuesto, que se detalla a partir de la página 195 con la inclusión de la representación gráfica de los distintos servicios y su categorización.

Del mismo modo, el Mapa introduce en la página 21 de la Memoria una división en “*ámbitos de actuación territorial*” basados en los descritos por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre:

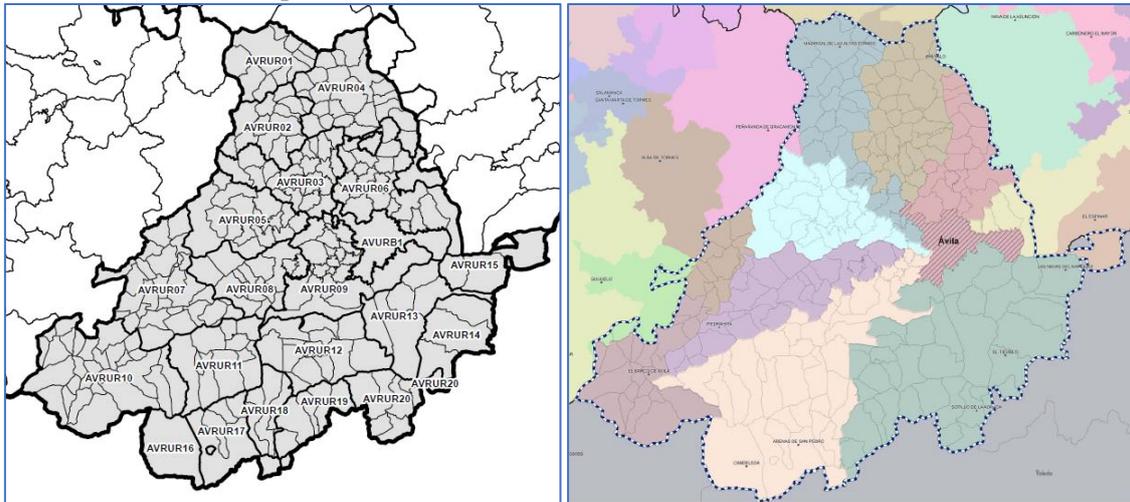
“a) Áreas Funcionales Estables: se caracterizan por su alta concentración poblacional y actividad económica donde concurre un interés supralocal y la coordinación de los diferentes modos de transporte público (urbano, interurbano u otros)

b) Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio Rurales: caracterizadas por la dispersión y baja densidad de población – es del máximo Interés de la Administración fijar población mediante la garantía de la movilidad de las personas en el ámbito rural, posibilitando su acceso a los servicios básicos y la interconexión con los servicios de transporte que acceden a capitales de provincia o núcleos urbanos de mayor entidad

c) Red de Espacios Naturales: caracterizados por su atractivo natural, la Administración promoverá la accesibilidad a esta red, estableciendo las condiciones de su régimen de explotación, que podrán comprender, entre otras, el establecimiento de aparcamientos disuasorios, la adscripción de medios materiales adecuados a los motivos de utilización y la determinación de itinerarios, calendarios, horarios y tarifas adaptados al tipo de transporte realizado.”

Asimismo, el Mapa indica que “*el Mapa de Ordenación del transporte se adapta a la nueva ordenación territorial de Castilla y León*”. Sin embargo, los mapas encontrados a partir de la página 175 del Anexo III no permiten establecer la adaptación de los lotes propuestos a dicha ordenación territorial. A manera de ejemplo ilustrativo, en la provincia de Ávila las **unidades básicas de ordenación** existentes **no se corresponden** con la **división territorial en lotes** propuesta. A continuación se muestra, en la mitad izquierda, el mapa provincial de las Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio, de la Junta de Castilla y León, y en la mitad derecha la división en lotes propuesta para la misma provincia. Se observa que los lotes no han sido formados a partir de la unión o división de las unidades existentes, sino que han existido otras transformaciones que no han sido descritas en el Mapa.

División en Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio (izquierda) y propuesta de división de Lotes del Mapa (derecha)



Fuente: Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio. Mapas provinciales. Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Del mismo modo se ha evaluado la posibilidad de que la división en lotes respondiera a **criterios sanitarios**, comparando el mapa propuesto con las **áreas sanitarias de Castilla y León**. Sin embargo, **tampoco se ha observado** que los ámbitos zonales respondan a ese criterio.

Por todo ello, a nuestro juicio, esta **división en lotes** es presentada **sin justificación** al respecto de los criterios de definición utilizados. Desconocemos qué criterios han sido seguidos para la definición de cada zona, cuál es su relación con cada concesión actual (un término que habrá que definir de cara a las necesidades de subrogación, sobre las que se habla más adelante), cuál es la relación entre lotes, si estos lotes cumplen con criterios de equidad de cara al tamaño de las empresas que puedan presentarse al proceso de licitación (en relación con el apartado “3.1 Impacto sobre las PYMES”, de la página 47 de la Memoria), si se ha seguido un proceso de minimización de prohibiciones de tráfico, si ha sido considerada la influencia de otras concesiones y/o otros modos de transporte, etc. En definitiva, no aparece en el Mapa la **motivación** de dicha división en lotes.

No se está suponiendo la incorrección de la división, máxime cuando se trata de un elemento de carácter orientativo como se establece en el Mapa, sino que se echan en falta **elementos de juicio** para poder comprender los criterios de definición. Creemos por tanto que **es necesario que los Anteproyectos incluyan una descripción de la metodología de la división en lotes** donde aparezca su **motivación** para poder comprender el nuevo Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León y su adecuación a las Áreas Funcionales Estables, a las Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio Rurales y a la Red de

Espacios Naturales, preferentemente con un listado de los municipios y las localidades incluidas en ellas.

Además de mapas, que siempre deberán llevar las leyendas pertinentes, los Anteproyectos deben mostrar el contexto del total de **lotes previstos** para la Comunidad (y por provincias) en un **listado**, con la denominación prevista y un identificador que sirva para, al menos, tener una forma de denominarlos y numerarlos.

- Municipios y localidades de cada lote:
 - Geografía: superficie atendida, kilómetros de carreteras.
 - Demografía: evolución poblacional, grupos de edad.
 - Información socioeconómica: puestos de trabajo, población activa, composición de la economía por sectores.
 - Oferta y demanda de transporte: concesiones actuales, servicios nuevos propuestos.

- Relación del lote y sus municipios con:
 - Áreas Funcionales Estables.
 - Unidades Básicas de Ordenación y Servicios Territoriales.
 - Red de Espacios Naturales.
 - Áreas Metropolitanas.
 - Otros lotes.
 - Otras entidades (Mancomunidades, etc.)

Servicios intrazonales de carácter general

No se aprecia en toda la documentación sometida a información pública ninguna referencia a la evolución de la red, que ha de adaptarse a las necesidades cambiantes de la población. Pero esta población presenta una tendencia muy negativa, como muestra el documento “*Proyecciones de población a corto plazo. 2020-2035*” de la Junta de Castilla y León, que se trata más adelante.

Debe aclararse en los Anteproyectos el **tratamiento que se va a dar a esta situación**, sea la que sea, que puede ser de reducción de los servicios, de sustitución de líneas regulares generales a líneas a demanda, etc. Pero no parece razonable asumir una imagen fija en la oferta de servicios cuando existe universal consenso en que su demanda va a ser decreciente.

Integración del transporte escolar

En relación con el transporte escolar, es preciso tener en cuenta la previsible evolución en el tiempo. Al estar las rutas adaptadas a la demanda escolar, cualquier **modificación en el alumnado** (cambio de domicilio, de colegio o de curso, al acabar el año o durante el mismo) lleva aparejado un **cambio en la ruta** y, por tanto, en la oferta de transporte.

Por otra parte, en el ya citado documento “*Proyecciones de población a corto plazo. 2020-2035*” de la Junta de Castilla y León, se muestra una previsible disminución de hasta un 30% de la población entre 0 y 15 años en la región entre 2020 y 2035, con cifras que rondan el 35% en algunas provincias, como Zamora y León.

Variación de la población entre 2020 y 2035 por provincia y grupo de edad

Provincia	Grupo de edad			Total
	0-15	16-64	>64	
Ávila	-32,05	-19,95	21,01	-10,97
Burgos	-25,27	-15,52	27,48	-6,53
León	-35,16	-23,55	19,56	-13,12
Palencia	-29,52	-23,41	24,22	-11,91
Salamanca	-29,62	-20,65	19,90	-10,94
Segovia	-25,92	-14,74	28,23	-6,61
Soria	-19,29	-15,11	18,91	-7,01
Valladolid	-31,02	-15,37	29,95	-7,00
Zamora	-34,86	-28,36	9,15	-17,47
Castilla y León	-30,00	-19,35	22,75	-9,96
España	-20,56	-3,44	38,02	2,02

Fuente: Proyecciones de población a corto plazo. 2020-2035.

Nos da la impresión de que esa **volatilidad no ha sido considerada** a la hora de definirla como criterio para el diseño de los lotes, y en particular en la materia económica no se define de ninguna manera cómo van a ser tratadas posibles modificaciones en los kilómetros a recorrer, en la necesidad de vehículos adaptados o en los tiempos de recorrido mayores o menores por modificaciones en la ruta. Incluso puede darse el caso de una **supresión total de una ruta**, con la problemática derivada de la adquisición de un vehículo y la adscripción de un conductor y un acompañante que **dejan de resultar necesarios** para la prestación del servicio.

Creemos por tanto que los Anteproyectos deben **reflejar** de forma más evidente el **carácter dinámico de esta prestación conjunta** y, en particular, resolver quién ha de hacerse cargo de los posibles sobrecostes derivados de modificaciones en los servicios.

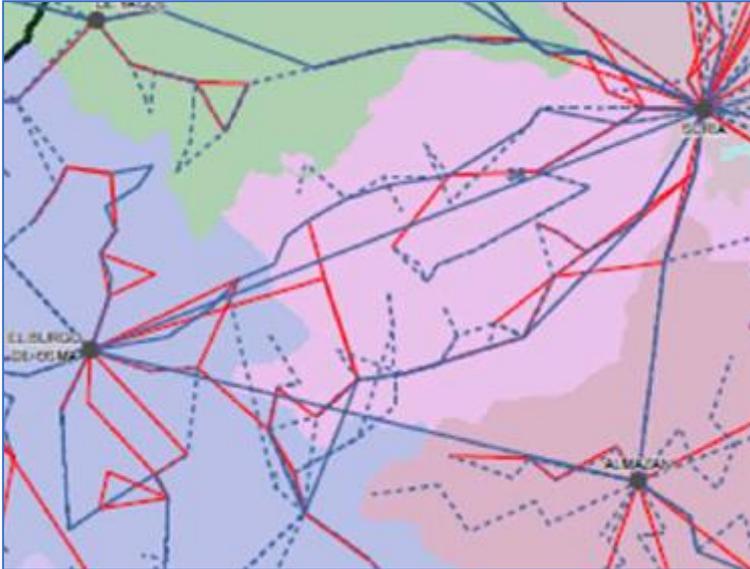
Servicios interzonales

Los problemas apreciados en relación con los servicios interzonales tienen que ver con dos cuestiones:

- ❑ A qué zonas se van a adscribir estos servicios que, por definición, exceden de una zona.
- ❑ Qué prestaciones van a ser exclusivas o compartidas por los respectivos servicios concurrentes en la misma zona, unos intrazonales y otros interzonales.

En cuanto a la **adscripción de los servicios interzonales**, la página 206 del Anexo indica lo siguiente: “*Conviene señalar que para todos aquellos tráficos cuyo tránsito excede de los límites territoriales de los servicios integrados zonales (por ejemplo, las conexiones entre capitales) estarán incluidos en alguna de las concesiones zonales por las que transitan*”. Sin embargo, no es posible obtener, a partir de los mapas situados entre las páginas 195 y 204 del mismo Anexo, la información al respecto de **a qué lote se adscribe** cada uno de dichos **servicios interzonales**. Sirva como ejemplo ilustrativo la siguiente imagen de la provincia de Soria, donde se aprecian servicios regulares directos entre Soria, El Burgo de Osma y Almazán, sin que se sepa en cuál de los lotes (azul, rosa, morado) se incluyen:

Detalle de los servicios previstos en la provincia de Soria



Fuente: Anexo III. Determinaciones de ordenación y coordinación. Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Más aún, no se halla a lo largo de todo el documento una descripción de los **criterios** que se siguen para la **adscripción de dichos servicios** en uno u otro lote. Un lote puede cambiar completamente de estructura de costes e ingresos según si posee o no dichos servicios, por lo que es imprescindible que en los Anteproyectos se busque el equilibrio y se aclare qué criterios se han seguido para dicha adscripción.

En cuanto a las **prohibiciones de tráfico**, la página 37 de la Memoria indica, en el capítulo 1.2 de la “Evaluación del impacto presupuestario y económico”, lo siguiente:

“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”.

Cabe señalar que el Mapa presentado no describe en ningún punto cuál va a ser el tratamiento de los **tráficos exclusivos o compartidos**, en particular entre los servicios **intrazonales** de un lote y los **interzonales** de otro que transiten por los municipios del primero. La estructura de las relaciones de tráfico atendidas por las respectivas líneas puede ser muy diferente y las formas de abordar el problema son muchas.

Es imprescindible que en los Anteproyectos aparezca, junto a los tráfico individuales por lote, una **descripción del modelo de exclusividad de tráfico** que se ha seguido en su elaboración.

2.1.3 Coordinación entre diferentes redes

Se echa en falta, en el Mapa de Castilla y León, una descripción de la interacción y coordinación de todos los servicios, incluyendo el metropolitano y el procedente de otras comunidades. El Mapa no aclara cuál va a ser el régimen de compartición o exclusividad de tráfico entre ellos y no indica cómo se va a realizar la coordinación con los transportes de otras administraciones:

- Servicios estatales (VAC).
- Transporte metropolitano.
- Transporte urbano.

En particular, es preciso definir cuál va a ser el grado de **coordinación entre el transporte interurbano de la Comunidad y el del resto de entidades**, puesto que una buena conexión de los servicios del Mapa con paradas relevantes a nivel urbano puede suponer un importante incremento de la demanda del transporte interurbano, en posible detrimento del transporte urbano.

En todo caso, es imprescindible que en los Anteproyectos figuren de forma más explícita **cuáles serán las posibilidades y limitaciones del transporte interurbano del Mapa con el resto de transportes** en autobús de otras administraciones.

2.2 *Cálculo de la demanda y los ingresos*

2.2.1 *Descripción general*

Al respecto del cálculo de la demanda, se han suscitado observaciones en los siguientes conceptos:

- ❑ Cálculo de la demanda en el momento **inicial**: justificación de la demanda e ingresos previstos, en especial la afección de los sucesivos estados de alarma y la pandemia por COVID-19, así como el impacto de los nuevos servicios y tarifas previstas.
- ❑ **Evolución** de la demanda en el período del contrato: impacto de las proyecciones poblacionales y la recuperación paulatina de la pandemia por COVID-19.

2.2.2 *Cálculo de la demanda en el momento inicial*

El cálculo de la demanda en el momento inicial suscita importantes dudas, relacionadas con los siguientes asuntos:

- ❑ Aparentes contradicciones, que pueden ser fruto de errores materiales o de redacciones poco afortunadas, pero que introducen incertidumbre.
- ❑ Tras ello, se abordan dos cuestiones relacionadas con la demanda general:
 - Su situación de partida al comienzo de los contratos.
 - Su evolución en el tiempo.
- ❑ Finalmente, esas mismas dos cuestiones relacionadas con la demanda de los servicios “a demanda”:
 - Su situación de partida al comienzo de los contratos.
 - Su evolución en el tiempo.

Algunas aparentes contradicciones

Dejando de lado pequeñas erratas, debe subrayarse una cuestión muy relevante relacionada con nuevas tarifas y su impacto sobre los ingresos. Por un lado, en la página 45 de la Memoria aparece una tabla en la que se calcula el ingreso previsto del sistema, y se especifica que el transporte a la demanda será gratuito:

Comparativa entre ingresos anuales del mapa actual y futuro

INGRESOS ANUALES SISTEMA ACTUAL		INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	
Ingresos por billeteaje (transporte regular, demanda e integrado)	29.000.000 € / AÑO	Ingresos por servicios de transporte regular (transporte a la demanda gratuito)	29.500.000 € / AÑO
TOTAL INGRESOS ANUALES SISTEMA ACTUAL	29.000.000 € / AÑO	TOTAL INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	29.500.000 € / AÑO

Fuente: Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Sin embargo, en la página 240 del Anexo III, en el apartado de la política tarifaria, se introduce un “Bono rural tarifa plana”: “Bono rural de transporte con tarifa plana anual reducida para los usuarios del transporte a la demanda en las zonas rurales. Dicho Bono es un sistema de pago para las rutas de transporte rurales de la Comunidad de Castilla y León, que permite controlar el acceso de usuarios a las mismas”.

Parece **incoherente** que se prevea la **gratuidad del transporte a la demanda** por un lado y la introducción de un **bono con tarifa plana** por otro.

Del mismo modo, en cuanto a la demanda prevista por el sistema de transporte a demanda para el nuevo Mapa, en la página 188 del Anexo III se indica tanto que la demanda será de 1,7 millones de viajeros/año como que crecerá hasta el millón de viajeros/año.

Transporte a la demanda del sistema actual y propuesto

- En términos de demanda, sirve a más de 1,7 millones de viajeros por año.

	Sistema Concesional Actual	Sistema Concesional Propuesto (Estimación)
Veh.km (Millones)	8,5 Millones	15,2 Millones
Viajeros / año	500.000 Viajeros / año	1,000,000 Viajeros / año

Fuente: Anexo III. Determinaciones de ordenación y coordinación. Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Es imprescindible que en la Memoria económica y en los Anteproyectos se **corrijan estos errores materiales** y se obtenga un **modelo de demanda debidamente justificado, coherente, consistente y creíble** con las hipótesis establecidas.

Demanda general inicial

No hay constancia de cuáles han sido las fuentes empleadas para calcular el volumen de ingresos. Las últimas cifras fiables, obtenidas con la colaboración de los distintos operadores, estaban referidas a 2018. De haberse usado esas, no parece que, en un contexto tan inestable, pueda asumirse que la demanda de 2018 vaya a ser la de tres o cuatro años después. O peor aún, que los ingresos derivados de la demanda general vayan a incrementarse como muestra la ya citada tabla de la página 45 de la Memoria del Mapa cuenta con una tabla en la que se recoge un valor en concepto de “Ingresos por servicios de transporte regular (transporte a la demanda gratuito)”, de 29,5 millones de euros/año, que recuperamos a continuación:

Comparativa entre ingresos anuales del mapa actual y futuro

INGRESOS ANUALES SISTEMA ACTUAL		INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	
Ingresos por billeteaje (transporte regular, demanda e integrado)	29.000.000 € / AÑO	Ingresos por servicios de transporte regular (transporte a la demanda gratuito)	29.500.000 € / AÑO
TOTAL INGRESOS ANUALES SISTEMA ACTUAL	29.000.000 € / AÑO	TOTAL INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	29.500.000 € / AÑO

Fuente: Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

A todas luces, resulta insuficiente la justificación de los ingresos previstos al comienzo de vigencia de los contratos. Parece difícilmente justificable que se produzca un aumento de los ingresos cuando se han de considerar los siguientes factores:

- ❑ Decrecimiento poblacional, descrito en “Definición de servicios” (para la población en edad escolar) y en “Cálculo de la demanda en el momento inicial” (para toda la población).
- ❑ Gratuidad de los servicios a la demanda.
- ❑ Notable aumento de los kilómetros a demanda a costa del servicio regular, como se desprende de la página 188 del Anexo III:

Potenciación del transporte a la demanda en detrimento de los servicios regulares

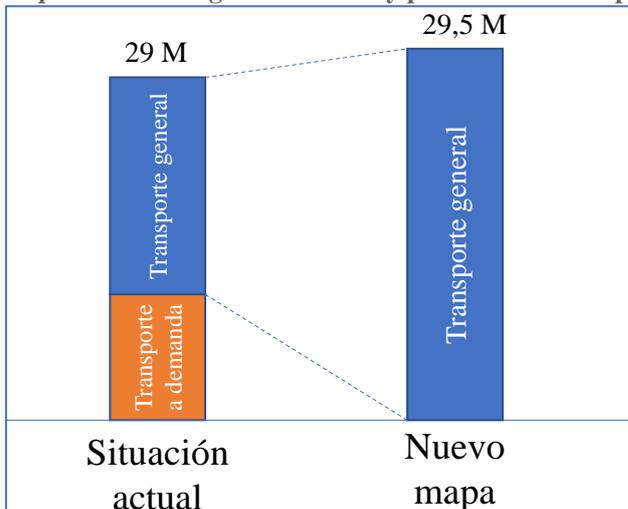
- Se potencia el transporte a la demanda frente al regular de uso general convencional que pasa a incrementarse en un 78%.
- Este incremento en el transporte a la demanda equivale al 50% de la oferta del transporte regular (De 8,5 M Veh.km a 15,2 M Veh.km).
- En términos de demanda, sirve a más de 1,7 millones de viajeros por año.

	Sistema Concesional Actual	Sistema Concesional Propuesto (Estimación)
Veh.km (Millones)	8,5 Millones	15,2 Millones
Viajeros / año	500.000 Viajeros / año	1,000,000 Viajeros / año

Fuente: Anexo III. Determinaciones de ordenación y coordinación. Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Estos hechos redundarían en la necesidad de conseguir todos los ingresos tarifarios del Mapa con el incremento más que apreciable de los ingresos por el transporte regular, que solo podrían conseguirse con una fuerte subida de la tarifa-usuario que no aparece reflejada en el Mapa y que igualmente no consideramos que cumpla con los principios de cohesión social en los que se circunscribe el Mapa.

Esquema de los ingresos actuales y previstos en el Mapa



Fuente: elaboración propia.

Por todo ello, es necesario que en los Anteproyectos aparezcan **datos completos de demanda** y de **ingresos**, tanto de los **últimos años** como **previstos** para el futuro.

Un ejemplo de tal información es la siguiente:

- Demanda desagregada:
 - por concesión.
 - por ruta.
 - por expedición.
 - por parada de origen y destino.
- Conceptos:
 - En viajeros.
 - En viajeros-km.
 - Ingresos en euros.
 - Tipología de bonos y porcentaje de utilización.

Crecimiento de la demanda general

Tres son las cuestiones que no aparecen tratadas adecuadamente en la documentación sometida a información pública:

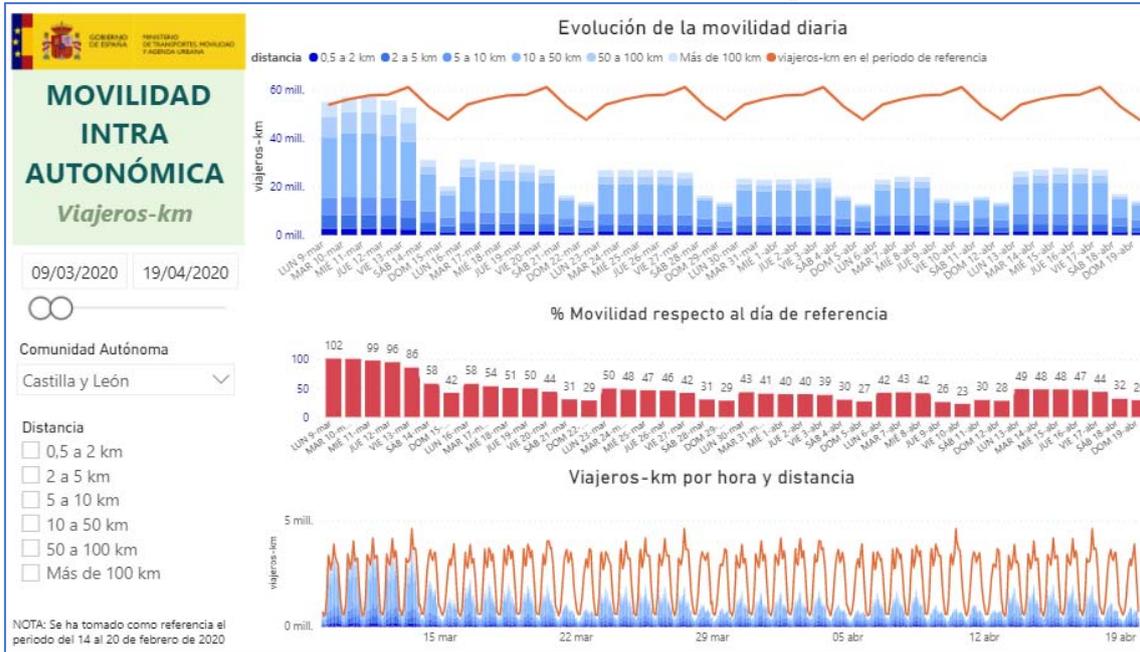
- Evolución a corto plazo.
- Evolución vegetativa a largo plazo.
- Impacto de los cambios tarifarios.

En cuanto al **crecimiento a corto plazo**, sea cual sea el método de cálculo de la demanda, no hay duda de que dichos trabajos se realizaron **con anterioridad** al 14 de marzo de 2020, día en que el Gobierno de España decretó 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 la **COVID-19**. Desde dicho día y hasta la actualidad, la movilidad se ha encontrado permanentemente restringida o limitada de diversas maneras:

- Necesidad de justificación para realizar un viaje.
- Prohibición directa de la realización de ciertos recorridos.
- Limitación en los aforos de los vehículos.

Se muestra, a modo de ejemplo, la afección del citado estado de alarma del 14 de marzo a partir del “*Estudio de movilidad con tecnología big data*” del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, seleccionando un período entre el lunes 9 de marzo de 2020 y el domingo 19 de abril de 2020, donde se observa la bajada de movilidad de la segunda y sucesivas semanas con respecto a la primera donde aún no se había instaurado el estado de alarma:

Muestra de la evolución de la movilidad durante el estado de alarma por la COVID-19



Fuente: Estudio de movilidad con tecnología big data. Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana

La **afección de la pandemia por COVID-19** a las cuentas de ingresos y gastos del Mapa **no ha sido suficientemente tomada en cuenta**. No puede asumirse, sin más, que al comienzo de vigencia de los nuevos contratos haya desaparecido todo impacto de la pandemia sobre la movilidad.

Por eso, es necesario que en los Anteproyectos **aparezca reflejado el método seguido para proyectar la incidencia de la pandemia**.

Esto puede reflejarse de muy distintas maneras:

- Pérdida de viajes por trabajo asociada a la crisis económica derivada de la pandemia.
- Crecimiento del teletrabajo en los puestos de mayor valor añadido.
- Pérdida de confianza en el transporte colectivo.

En cuanto a la **evolución vegetativa a largo plazo**, todo apunta a que el Mapa no ha tenido en cuenta las **características dinámicas de la demanda a lo largo de los 10 años de vigencia de los contratos**. Solo por mencionar la variación demográfica (y sin tener en cuenta fluctuaciones económicas, crisis sanitarias, actuaciones urbanísticas o cualquier otro elemento de impacto), cabe señalar que las propias predicciones de la Junta de Castilla y León al respecto de la población indican que, durante el plazo de vigencia del contrato, se va a producir en la región una **gran disminución de la población**. Con independencia del decrecimiento de población en edad escolar que afecte a la aportación de la Consejería de Educación, que se ha descrito en el apartado “Definición de servicios”, las “Proyecciones de población a corto plazo 2020-2035”, de la Consejería de Economía y Hacienda, indican lo siguiente:

“Según los cálculos realizados, basados en las hipótesis de partida y en una cifra de población provisional a 1 de enero de 2020 de 2.401.230 habitantes¹, se estima que la población de Castilla y León decrecerá hasta 2.162.176 habitantes a 1 de enero de 2035 (-9,96%).

Por provincias, las variaciones relativas de la población estimada [en] el periodo considerado son: Ávila (-10,97%), Burgos (-6,53%), León (-13,12%), Palencia (-11,91%),

Salamanca (-10,94%), Segovia (-6,61%), Soria (-7,01%), Valladolid (-7,00%) y Zamora (-17,47%).”

Comoquiera que esta disminución se producirá de forma gradual, existirá una notable disminución de la población que llevará asociada una drástica reducción de la demanda de autobús. Es poco verosímil suponer una estabilización de las cifras de demanda y, por el contrario, **todo apunta a que la demanda se reducirá de forma apreciable.**

En cuanto al **impacto de los cambios tarifarios**, en la página 237 del Anexo III del Mapa se introduce el capítulo “2.4 Criterios relativos al sistema tarifario”, donde se establecen las distintas **tipologías de bonos a ofertar**. Sin embargo, no se encuentra cuantificado de ningún modo **cuál es el impacto directo sobre la demanda** y los ingresos de dichas tipologías.

Por ejemplo, no parece tenerse en cuenta que **gran parte de la demanda** de transporte interurbano por autobús, en particular aquella circunscrita a áreas funcionales o a movimientos pendulares entre una ciudad mediana o grande con los municipios de su alfoz, es **eminentemente cautiva**, que usa el transporte público por falta de alternativas (en particular vehículo privado, algo especialmente asociado a la tercera edad como aclara el propio Mapa), y que supone una **demanda rígida**, que hace poco relevante cualquier captación debida a una bajada tarifaria.

Existen trabajos que estudian la elasticidad-precio de la demanda en distintos modos de transporte. Por ejemplo, “*The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership*” (Paulley et al, 2005) establece valores medios de la elasticidad de la demanda de transporte público, o exclusivamente del modo autobús, sobre el precio de entre 0,26 y 0,56 (en 10 de los 11 supuestos aplicables):

Elasticidad-precio de la demanda en distintos modos de transporte

	Current study
	Mean
Public transport—UK and outside the UK—short run	-0.41
Public transport—UK—short run	-0.44
Public transport—outside the UK—short run	-0.35
Bus—UK and outside the UK—short run	-0.41
Bus—UK—short run	-0.42
Bus—outside the UK—short run	-0.38
Bus—UK—medium run	-0.56
Bus—UK—long run	-1.01
Bus—outside London—short run	-0.44
Bus—UK—peak—short run	-0.26
Bus—UK—off-peak—short run	-0.48

Fuente: *The demand for public transport: The effects of fares, quality of service, income and car ownership* (Paulley et al, 2005).

Sin embargo, no puede encontrarse en el Mapa un estudio de demanda debidamente detallado en el que se pueda comprobar que las elasticidades al precio supuestas son consistentes con estos valores. Por ese motivo, consideramos necesario que en los Anteproyectos figure un **desglose del estudio de demanda que soporte las previsiones de demanda e ingresos.**

El desglose citado debe incluir los siguientes elementos:

- Demanda vegetativa.

- ❑ Demanda captada por incremento de servicios, por concesión y ruta.
- ❑ Disminución efectiva de tarifas por bonos por tipo de billete.
- ❑ Demanda captada por disminución de tarifas, por concesión y ruta.

Demanda inicial de los servicios “a demanda”

La página 37 de la Memoria establece, como se indica en “Transporte a demanda”, lo siguiente (las **negritas** y subrayados proceden del documento original):

*“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”.*

No obstante, la documentación presentada no indica de forma directa cuál va a ser el **volumen de expediciones que efectivamente se van a prestar**, ni de forma agregada ni, aún menos, desagregada por zona. Sólo se hace una ligera referencia en la página 187 del Anexo III del Mapa, que dice así:

“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”.

Esta definición, que viene categorizada como **vinculante**, tiene por tanto una trascendencia relevante en el Mapa y es preciso comprender las consecuencias de aplicar este criterio. En el Mapa no aparece la **justificación** ni la **motivación** de haber escogido ese criterio.

El propio **umbral de 4.500 viajeros/año no parece ajustarse** a lo que debería ser una ruta a demanda. A manera de ejemplo ilustrativo, supongamos el caso de una ruta que presta un servicio por sentido en días laborables. Consideremos que existen 250 días laborables (de lunes a viernes, descontando festivos) en un año natural. Un cálculo rápido muestra que ese servicio serviría a 18 viajeros/día o, en definitiva, a 9 personas/sentido, suponiendo que los viajeros de la ida son los mismos que los de la vuelta. Las **probabilidades de que exista al menos una persona que requiera el servicio cada día son elevadas**.

Un razonamiento estocástico puede permitir calcular cuántas veces no se va a realizar la expedición por haber una demanda inferior a una persona por servicio:

- ❑ Si es un servicio con una demanda estable (es decir, matemáticamente presenta una desviación típica baja, por ejemplo, una desviación típica 2 con valores de viajeros/sentido: 8, 8, 10, 6, 7, 9, 12, 8, 8, 12...) la probabilidad de menos de un viajero/sentido es prácticamente cero (media menos 4 desviaciones típicas: 0,031%).
- ❑ Si es un servicio con una demanda volátil (es decir, matemáticamente presenta una desviación típica alta, por ejemplo, una desviación típica 4 con un número de viajeros del estilo: 5, 14, 10, 6, 10, 12, 8, 9, 5...) tendría una probabilidad también muy baja de no realizar expediciones, en todo caso inferior al 5% (en el ejemplo, media menos 2 desviaciones típicas: 2,73%).

Por tanto, todo apunta que **con el umbral definido es muy probable que el servicio se tenga que prestar más del 95% de las veces. Por tanto**, no sólo no se producirá un aumento de la eficiencia

del servicio, sino que obligará a las personas usuarias a reservar recurrentemente el viaje de forma repetitiva e innecesaria, cuando se trata de un servicio a todas luces regular.

Por este motivo, creemos que es necesario **revisar la definición de dicho umbral en el propio Mapa o aplicarlo con flexibilidad en los Anteproyectos, definiendo de forma adaptada a cada caso el número anual de servicios previsto.**

Crecimiento de la demanda de los “servicios a demanda”

En la página 188 del Anexo III del Mapa, se hace referencia a un crecimiento de la demanda del transporte a demanda:

Crecimiento del transporte a demanda previsto en el nuevo Mapa

	Sistema Concesional Actual	Sistema Concesional Propuesto (Estimación)
Veh.km (Millones)	8,5 Millones	15,2 Millones
Viajeros / año	500.000 Viajeros / año	1,000,000 Viajeros / año

Fuente: Anexo III. Determinaciones de ordenación y coordinación. Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

A nuestro juicio, este **crecimiento de la demanda** de viajeros puede proceder de **dos vías**:

- Viajeros que usaban rutas de transporte regular que pasan a prestarse a demanda y seguirán empleándolas de manera creciente (demanda existente).
- Viajeros que pasan a usar el transporte a demanda al aumentar el alcance y la penetración del sistema a la totalidad del territorio (demanda captada).

El Mapa no especifica **en qué proporción influye cada una de las causas** en el crecimiento de la demanda y cuál va a ser el **ingreso adicional** que va a suponer, de forma desglosada por concesión, información que debe figurar en los Anteproyectos.

Por otra parte, incluso en el caso conservador de que la cantidad de 1,7 millones de viajeros/año que aparece en la citada página 188 del Anexo III (justo antes de la tabla referida) sea incorrecta y el valor del modelo sea 1.000.000 viajeros/año, se observa que existe un crecimiento de la demanda del 100% (de 500.000 a 1.000.000) asociado a un incremento de la oferta del 78% (de 8,5 millones de vehículos-kilómetro a 15,2). Esto arroja una **elasticidad de la demanda sobre la oferta de 1,28**:

$$e = \frac{\% \text{ crec demanda}}{\% \text{ crec oferta}} = \frac{\frac{(1.000.000 - 500.000)}{500.000} * 100}{\frac{(15,2 - 8,5)}{8,5} * 100} = \frac{100}{78} = 1,28$$

Todas las experiencias apuntan a que es muy complicado que el transporte a la demanda implementado *ex novo* alcance una elasticidad superior a 1 cuando, a tenor de lo citado en la página 37 de la Memoria, **no se esperan grandes captaciones**:

“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.”

No obstante, sí se puede suponer que parte de esa elasticidad elevada puede proceder de los servicios de transporte regular que son transformados a transporte a la demanda, en particular dado el elevado umbral de 4.500 viajeros/año que se cita en la página 186 del Anexo III. Y esto sería una causa adicional de disminución de la demanda de los servicios regulares generales.

En los Anteproyectos debe venir reflejado de forma documentada un análisis al respecto de la **demanda adicional prevista**, de la **demanda trasvasada de una modalidad a otra** y de cómo la **elasticidad de la demanda** se encuentra dentro de valores razonables para el transporte a la demanda de Castilla y León.

2.3 Cálculo de costes

2.3.1 Descripción general

En materia de costes, son precisos unos comentarios al respecto del cálculo de costes previsto en el Mapa:

- El método de cálculo que debe emplearse.
- Los conceptos de coste que deben contemplarse.
- Algunas cuestiones singulares.

2.3.2 Método general de cálculo

En la página 45 de la Memoria del Mapa se indica la valoración económica de los costes anuales del sistema actual y los estimados del nuevo sistema de transporte interurbano de viajeros por carretera.

Comparativa entre costes anuales del mapa actual y futuro

TABLA 7: RESUMEN GLOBAL ANUAL SERVICIOS DE TRANSPORTE (DATOS ANUALES)			
COSTES ANUALES SISTEMA ACTUAL		COSTES ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	
Costes sistema actual (transporte escolar e integrado)	45.000.000 € / AÑO	Costes sistema propuesto (regular, demanda e integrado)	101.760.000 € / AÑO
Costes sistema actual (transporte regular y demanda)	53.300.000 € / AÑO		

Fuente: Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

No existe, sin embargo, ningún detalle sobre la **forma de cálculo de estas cifras**. Es presumible que esta información se ha extrapolado a partir de la facilitada por los operadores en un **requerimiento realizado por la Junta en el año 2018**. Sin embargo, los costes facilitados en respuesta solo incluían aquellos conceptos incluidos en la ficha modelo propuesta por la Administración, que **en ningún caso suponían la totalidad de los costes** del sistema. Por ejemplo, la ficha hacía referencia a los tiempos de conducción, pero no se computaba de ningún modo todos los tiempos de posicionamiento, toma y deja, descansos y absentismo que también han de computarse en el modelo de costes y que, sin embargo, no pueden haber sido empleados para la obtención de las citadas cifras.

Por este motivo, creemos que los Anteproyectos deben incluir el **desglose completo de los costes**, por contrato y por ruta, los conceptos empleados y los importes previstos.

En las páginas 233 y 234 del Anexo III describen cuáles serán los conceptos a considerar en los estudios económicos:

“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.”

En términos generales parece que la metodología utilizada en el Mapa sigue en gran medida la estructura de costes del “Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar”, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que es la referencia universal en España. A **título meramente ilustrativo** se recogen como ejemplo los conceptos que el Observatorio usa para un autocar estándar de más de 55 plazas en la media nacional de costes de personal.

Datos de partida para el cálculo de costes del Observatorio de Costes del MITMA

Características técnicas:		
Autocar de más de 55 plazas (incluido el conductor)		
Categoría del vehículo	Estándar	
Potencia:	420 CV	309 kW
Longitud:	13,5 - 15,0 m	
Número de ejes:	3	
Número de neumáticos:	8	4 direccionales 4 motrices
Características de explotación:		
Excursiones, transfer y refuerzo a servicios públicos regulares		
Horas trabajadas al año:	1.800 horas	
Kilometraje anual:	75.000 km anuales	
Consumo medio:	30,0 litros/100 km	
Hipótesis:		
Precio de compra del vehículo (sin IVA):	234.999,52 €	
Vida útil del vehículo:	12,0 años	
Valor residual sin IVA del vehículo sobre el precio de compra:	20 %	
Capital a financiar sobre el precio de compra:	100 %	
Período de financiación:	5,0 años	
Interés de la financiación:	3,32 %	
Coste anual del conductor (incluida Seguridad Social y otros):	31.301,06 € / año	
Dietas anuales:	5.702,75 € / año	
Coste anual de seguros:	2.802,66 € / año	
Costes fiscales anuales (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo):	1.029,04 € / año	
Precio del gasóleo en surtidor (con IVA):	1,0649 € / litro	Descuento: 0,0578 € / litro IVA: 21,0 % Devolución por gasóleo profesional: 0,0490 € / litro
Coste anual por consumo de disolución de urea (sin IVA):	692,36 € / año	
Precio medio de un neumático (sin IVA):	574,20 € / unidad	
Duración media de los neumáticos:	70.000 km	
Costes anuales de reparaciones y conservación (sin IVA):	0,145831 € / km	
Costes indirectos (estructura, comercialización, ...):	12,5% de los costes directos	

Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, nº 33 (enero 2021).

Tabla de costes de un vehículo estándar de más de 55 plazas, media nacional

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
COSTES TOTALES	69.941,46	100,0%
Costes directos	62.170,19	88,9%
Costes por tiempo	44.475,06	63,6%
Amortización del vehículo	9.191,56	13,1%
Financiación del vehículo	1.196,02	1,7%
Personal de conducción	31.301,06	44,8%
Seguros	1.965,00	2,8%
Costes fiscales	821,42	1,2%
Costes kilométricos	17.695,13	25,3%
Combustible	8.224,80	11,8%
Consumo de disolución de urea	323,10	0,5%
Neumáticos	1.803,43	2,6%
Reparaciones y conservación	5.062,70	7,2%
Dietas	2.281,10	3,3%
Costes indirectos (12,5% de los costes directos)	7.771,27	11,1%
Horas anuales (h/año)	1.800	
Kilometraje anual (km/año)	50.000	

Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, nº 33 (enero 2021).

Pero es necesario destacar que dicho **Observatorio de Costes está diseñado para servicios de transporte discrecional** (excursiones, transfer y refuerzos a servicios públicos regulares) y así figura detallado a lo largo de todas las publicaciones de dicho Observatorio. Utilizar una estructura de costes de vehículos de transporte discrecional a concesiones de transporte de rutas regulares de uso general exige **tomar en consideración otros conceptos adicionales de coste** que son propios de los servicios regulares de uso general, como pueden ser taquillas (y/o comercialización por Internet), inspectores, tiempos de espera entre servicios, costes de monética, costes de gestión de efectivo, tasas de estaciones de autobuses, etc.

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. Igualmente, existen muchos otros conceptos que presentan variabilidad en función de la tipología del contrato. A modo de ejemplo se detallan algunos:

- ❑ Consumos, muy superiores en zonas metropolitanas o con tránsito urbano y en aquellas zonas de orografía más accidentada.
- ❑ Dietas, un concepto que diferirá notablemente en función de la tipología y horarios de los servicios.
- ❑ Reparaciones y conservación, con mayores costes en aquellas zonas con carreteras en peor estado.

Por todo ello, 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.).

2.3.3 *Conceptos de coste*

En la página 233 del Anexo III al Mapa se establece la siguiente consideración:

“Todos los Anteproyectos de explotación llevan incorporado un estudio económico de los nuevos servicios. Se calculan por tanto, las variables del servicio que son utilizadas para el cálculo económico de la misma, como son los kilómetros anuales, la velocidad comercial, [o] las expediciones anuales.”

Sin embargo, esta redacción no parece considerar, de forma al menos explícita, una serie de factores que tienen repercusión en los costes con independencia de los kilómetros y los tiempos puramente comerciales de duración de la expedición. Los conceptos de coste **adicionales** a los del Observatorio que deben incluirse, o que deben **adaptarse** debidamente, son los siguientes:

- Tiempos adicionales a los de conducción:
 - “Toma y deje”: tiempo de trabajo del personal de conducción en que se encuentra realizando actividades auxiliares (fichado de la jornada, cambios de uniforme, etc.).
 - Tiempos auxiliares: tiempos de venta de billetes y de subida y bajada de viajeros al inicio y al final de cada expedición.
 - Tiempos muertos: períodos de tiempo en que el conductor se encuentra esperando entre una expedición y la siguiente pero no computan como descansos.
 - Descansos diarios: tiempos en que el conductor no está prestando servicio pero se encuentran incluidos dentro de su jornada de trabajo.
 - Posicionamiento: tiempos en los que los vehículos son movidos desde las cocheras hasta los puntos de comienzo de las expediciones, y viceversa desde el final de un servicio hasta la cochera.
- Recorridos:
 - Posicionamiento: tiempos en los que los vehículos son movidos desde las cocheras hasta los puntos de comienzo de las expediciones, y viceversa desde el final de un servicio hasta la cochera.
- Personal:
 - Inclusión del personal acompañante en los servicios de prestación conjunta.
 - Consideración explícita de los distintos costes de personal entre diferentes provincias.
 - Inclusión del concepto “dietas” en el caso extraordinario de que sea necesario.
 - Debe considerarse el absentismo: porcentaje del tiempo de la jornada de una persona trabajadora en que no se encuentra prestando el servicio por bajas médicas u otras causas.
- Vehículo: adquisición:
 - Tipologías de tracción y tamaños de vehículos ofertados.
 - Horas anuales imputables al contrato, que deben tener en cuenta la dificultad de encontrar usos alternativos, llegando a la imposibilidad en las zonas de baja densidad de población.
 - Deben tenerse en cuenta los vehículos de reserva (solo estarán en funcionamiento cuando los vehículos principales de la concesión se encuentren en tareas de mantenimiento y conservación o en procesos de reparaciones, pero deben adquirirse, asegurarse, financiarse, etc.).
- Cánones de estación:

- Cómputo del uso de estaciones de autobús en las expediciones.
- Peajes:
 - Cómputo del importe de los peajes en caso de expediciones que hagan uso de ellos.

Por todo ello, los Anteproyectos deben incluir no sólo un desglose de los conceptos del estudio económico, sino un listado con los valores de los diversos parámetros con influencia en dicho modelo, y ambos **deben basarse en lo descrito por el citado Observatorio de costes**, con las debidas **adaptaciones** al transporte regular de viajeros.

2.3.4 Cuestiones singulares

Existen una serie de cuestiones que afectan al cálculo de costes y que pueden agruparse como sigue:

- Criterios generales que repercuten sobre el conjunto.
- Costes derivados de la adquisición de los vehículos.
- Costes relacionados con el uso de los vehículos.
- Cuestiones relacionadas con el personal.
- Costes derivados del uso de infraestructuras.
- Peculiaridades del transporte a demanda.
- Evolución temporal de los componentes de coste.

Criterios generales

Dos cuestiones tienen una importancia general:

- Una previsión excesivamente optimista en general de costes.
- Unos ahorros supuestos por integración.

El punto de partida del análisis es la tabla de la página 45 de la Memoria, que muestra el siguiente desglose de los ingresos y costes previstos en el nuevo Mapa de ordenación:

Comparativa entre costes e ingresos anuales del mapa actual y futuro

TABLA 7: RESUMEN GLOBAL ANUAL SERVICIOS DE TRANSPORTE (DATOS ANUALES)			
COSTES ANUALES SISTEMA ACTUAL		COSTES ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	
Costes sistema actual (transporte escolar e integrado)	45.000.000 € / AÑO	Costes sistema propuesto (regular, demanda e integrado)	101.760.000 € / AÑO
Costes sistema actual (transporte regular y demanda)	53.300.000 € / AÑO		
Equipamiento embarcado (SAE y billeteaje) y Centros de Control operadores ²⁰	Asumido por operadores	Equipamiento embarcado (SAE y billeteaje) y Centros de Control operadores	3.080.000 € / AÑO
Mantenimiento equipamiento embarcado y Centros de control operadores	Asumido por operadores	Mantenimiento equipamiento embarcado y Centros de control operadores	3.080.000 € / AÑO
TOTAL COSTES ANUALES SISTEMA ACTUAL	98.300.000 € / AÑO	TOTAL COSTES ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	107.920.000 € / AÑO
INGRESOS ANUALES SISTEMA ACTUAL		INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	
Ingresos por billeteaje (transporte regular, demanda e integrado)	29.000.000 € / AÑO	Ingresos por servicios de transporte regular (transporte a la demanda gratuito)	29.500.000 € / AÑO
TOTAL INGRESOS ANUALES SISTEMA ACTUAL	29.000.000 € / AÑO	TOTAL INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	29.500.000 € / AÑO
APORTACIONES ANUALES ADMINISTRACIONES SISTEMA ACTUAL		APORTACIONES ANUALES ADMINISTRACIONES NUEVO MAPA	
Aportación Consejería Educación Transporte Escolar	45.000.000 € / AÑO	Aportación Consejería Educación Transporte Escolar	45.000.000 € / AÑO
Aportación Ayuntamientos por mejora servicios de transporte	2.000.000 € / AÑO	Aportación Ayuntamientos por mejora servicios de transporte	0 € / AÑO
Aportación Consejería Fomento Transporte Regular y Demanda	12.900.000 € / AÑO	Aportación Consejería Fomento (aportación ordinaria)	12.900.000 € / AÑO
Aportación Diputaciones por mejora servicios de transporte	550.000 € / AÑO	Aportación Diputaciones por mejora servicios de transporte	0 € / AÑO
		Aportación Consejería Fomento (año con mayor aportación presupuestaria en el transporte) ²¹	3.000.000 € / AÑO
		Aportación Consejería Fomento (mejoras contempladas en el nuevo modelo por la asunción de competencias impropias de otras administraciones: Ayto, Dip.)	11.360.000 € / AÑO
TOTAL APORTACIONES ANUALES SISTEMA ACTUAL	60.450.000 € / AÑO	TOTAL APORTACIONES ANUALES ESTIMADAS NUEVO MAPA	78.420.000 € / AÑO

Fuente: Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Algunos de estos **conceptos** resultan, a nuestro juicio, demasiado **optimistas**, en particular los siguientes:

- El crecimiento de ingresos, de 29 a 29,5 millones/año (especialmente en un escenario de gratuidad del transporte a la demanda, que va a ser el sistema con más relevancia dentro del Mapa), parece del todo punto impropio si se considera la **negativa proyección poblacional** que realiza el documento “Proyecciones de población a corto plazo 2020-2035”, de la Consejería de Economía y Hacienda, que indica lo siguiente:

“Según los cálculos realizados, basados en las hipótesis de partida y en una cifra de población provisional a 1 de enero de 2020 de 2.401.230 habitantes¹, se estima que la población de Castilla y León decrecerá hasta 2.162.176 habitantes a 1 de

enero de 2035 (-9,96%). Por provincias, las variaciones relativas de la población estimada [en]el periodo considerado son: Ávila (-10,97%), Burgos (-6,53%), León (-13,12%), Palencia (-11,91%), Salamanca (-10,94%), Segovia (-6,61%), Soria (-7,01%), Valladolid (-7,00%) y Zamora (-17,47%).”

- El crecimiento de costes, de 98,3 a 101,76 millones, parece realmente insuficiente, considerando no solo que en este campo deberían estar figurando los 3,5 millones de inversión y 1,65 millones anuales de mantenimiento del centro de control SAE, que no aparecen incluidos en otros conceptos, sino también **toda la infraestructura del transporte a demanda** que incluye **hasta 1.169 localidades adicionales** a la red actual.

Por otra parte, las páginas 36 y 37 de la Memoria del Mapa indican el siguiente **ahorro por la integración de servicios** (prestación conjunta):

“Integración de servicios bajo una misma unidad de gestión y concentración de procedimientos de licitación. Esto supondrá un impacto positivo al sistema, puesto que habrá un único gestor que será el que unifique la licitación (tanto del transporte regular de uso general como de uso especial-escolar), de tal forma que esta medida supondrá un ahorro por la mejora en la gestión de los contratos de servicios (externalidades, ahorros de gestión, etc.), que se cuantifica en 5 millones de €.”

No existe ninguna **justificación al respecto del cálculo de esta cantidad**. Por ello, se considera que la Memoria económica debe ser revisada de manera científica, proporcionando cifras consistentes y ajustadas al escenario socioeconómico regional.

Costes por adquisición de vehículos

En la página 226 del Anexo III se establece una serie de “Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte” en materia de “Vehículos”, y se hace referencia a una serie de fuentes de energía alternativas y distintas posibilidades de propulsión para los autobuses. No obstante, **el catálogo** de posibilidades es **demasiado amplio** y arroja cierta **incertidumbre**, en particular por el hecho de que la adquisición de estos vehículos supone una gran inversión inicial.

Es necesario incorporar en los Anteproyectos cuáles de estas tecnologías serán aquellas que **Castilla y León va a impulsar en sus políticas energéticas**, cuáles son más probables que sean apoyadas y/o subvencionadas por la Junta sin riesgo a que se consideren rápidamente obsoletas o ineficientes ante la volatilidad de este mercado y cuál será el baremo de puntuación de la elección de las distintas fuentes de energía en el proceso de licitación. En definitiva, consideramos necesario que en los Anteproyectos quede plasmada de forma más clara la **política concreta de preferencias tecnológicas en los vehículos** de la licitación, para poder valorar la pertinencia de los estudios económicos que las incorporen.

Del mismo modo, la tabla de la página 45 de la Memoria que hace referencia a los costes del sistema no parece estar teniendo en cuenta que la licitación va a contar con unos vehículos muy diferentes a los actuales, por lo general de nueva adquisición y con nuevas y, por ende, más caros. Se señala a continuación cuáles serán los conceptos que se verán modificados por el hecho de prestar el servicio con vehículos distintos a los previstos en el “*Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar*”, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

Conceptos que se verán notablemente modificados por el hecho de usar nuevos sistemas de tracción

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
COSTES TOTALES	69.941,46	100,0%
Costes directos	62.170,19	88,9%
Costes por tiempo	44.475,06	63,6%
Amortización del vehículo	9.191,56	13,1%
Financiación del vehículo	1.196,02	1,7%
Personal de conducción	31.301,06	44,8%
Seguros	1.965,00	2,8%
Costes fiscales	821,42	1,2%
Costes kilométricos	17.695,13	25,3%
Combustible	8.224,80	11,8%
Consumo de disolución de urea	323,10	0,5%
Neumáticos	1.803,43	2,6%
Reparaciones y conservación	5.062,70	7,2%
Dietas	2.281,10	3,3%
Costes indirectos (12,5% de los costes directos)	7.771,27	11,1%
Horas anuales (h/año)	1.800	
Kilometraje anual (km/año)	50.000	

Fuente: elaboración propia a partir del “Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar”, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La página 44 del mismo documento sugiere que, actualmente, los **costes de amortización** de los vehículos se encuentran **sufragados por la Administración**:

“Los costes de amortización de los vehículos ya son asumidos por la administración actualmente. La Junta de Castilla y León viene subvencionando los servicios de transporte actuales para el mantenimiento de los mismos en el modelo de transporte actual. De entre los diferentes costes contemplados para el cálculo de esas subvenciones se encuentran los costes de amortización de los vehículos. Estos costes de amortización se han ido adaptando año a año por lo que, los costes de compra de un vehículo actual ya están siendo considerados en los cálculos económicos que efectúa la administración.”

Sin embargo, el informe “Fiscalización de las subvenciones destinadas a la explotación de servicios deficitarios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera”, del Consejo de Cuentas de Castilla y León, indica lo siguiente:

“El Consejo de Cuentas opina que la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, incumpliendo lo dispuesto en la orden de 2009 sobre las bases reguladoras para la concesión de esta subvención, financia un déficit de la explotación que no se corresponde con el real de los servicios de transporte, por lo que no se acredita que la cuantía subvencionada restablezca el equilibrio económico del contrato de gestión del servicio público.”

Por este motivo, **no existe** en el Mapa la suficiente **garantía** de que las **inversiones asociadas a los vehículos** con las nuevas tecnologías vayan a estar **completamente compensadas con las cantidades reflejadas** en la citada tabla de la página 45 de la Memoria, puesto que se basan en el

sistema actual y ya ha quedado plasmado que resultan insuficientes para subvencionar el total del déficit.

En resumen, consideramos necesario que los Anteproyectos **cuantifiquen el sobrecoste** derivado del uso de nuevos vehículos con tecnologías alternativas en la licitación con respecto a los que actualmente prestan el servicio.

De hecho, no solo no hay garantía al respecto de la amortización, sino tampoco al respecto de los **costes financieros derivados de la fuerte inversión inicial** y aún menos al hecho de la **inseguridad** que supone la adquisición de estos vehículos antes de un proceso de licitación en el que no se conoce si todos los vehículos comprometidos van a poder estar asociados a ofertas ganadoras del contratista, con los consiguientes costes asociados a la anulación de los pedidos. La página 58 de la Memoria indica que “*los vehículos han de cumplir con las especificaciones más eficientes energéticamente existentes en el momento de licitación de los nuevos contratos*”, por lo cual existe una **incertidumbre financiera hasta el mismo momento de publicación de los proyectos** de explotación en el proceso de licitación.

Cualesquiera que sean los costes de financiación previstos, se ha de considerar que procederán de un **coste de adquisición superior** a lo que diga el “*Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar*”, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por tratarse de vehículos con una propulsión diferente y más cara. Este sobrecoste ha de encontrarse debidamente justificado en los Anteproyectos.

Por este motivo, solicitamos que los Anteproyectos recojan no solo la **inversión inicial** a realizar para la adquisición de los vehículos, sino el **sobrecoste financiero** asociado a los elevados importes de compra y a la incertidumbre al respecto de las tecnologías existentes en el momento de la licitación.

Costes por recorridos de los vehículos

En el Anexo III de “Determinaciones de ordenación y coordinación” se describen, a partir de la página 173, los distintos “*criterios relativos al sistema de prestación, condiciones de explotación y requisitos básicos que han de cumplir los servicios*”, agrupándose los servicios en distintas modalidades de explotación y dividiéndose en zonas y lotes, como se muestra a partir de las páginas 175 (“*división en lotes del objeto del contrato sobre la base de los Servicios Integrados Zonales*”) y 195 (“*Mapas de los servicios integrados zonales, con carácter orientativo, con las diferentes tipologías de rutas de transporte*”), y también en estratos jerarquizados, como queda descrito en la página 205 (“*niveles de estratificación de rutas de transporte o flujos de movilidad*”) del mismo Anexo.

Dada la muy variada caracterización de cada servicio, la modificación del tipo de prestación de cada servicio actual (conversión de concesión lineal a zonal, de servicio regular a servicio a la demanda, de servicio escolar a servicio de prestación conjunta, etc.) y la diferenciación de cada tipología de servicio de cara a sus características de explotación (dedicación de recursos materiales y humanos, relevancia de cada servicio dentro de cada zona, etc.), es necesario incluir en los Anteproyectos una mejor **catalogación**, no solo para el detalle del cálculo sino a título divulgativo, de las longitudes de las líneas y los kilómetros anuales recorridos en función de cada tipología de clasificación:

- Kilómetros de línea y anuales recorridos en cada lote.
- Kilómetros de línea y anuales recorridos en servicios regulares, a demanda y de prestación conjunta: por lote y por estrato.

- Kilómetros de línea y anuales recorridos en cada nivel de estratificación: por lote y por tipología.

Este **desglose** permitiría justificar los cálculos que aparecen demasiado agregados en la Memoria, en particular en la tabla de la página 45, donde apenas figura el concepto “*Costes sistema propuesto (regular, demanda e integrado)*”, sin estar descrito los costes kilométricos y horarios que han llevado a dicho cálculo.

Costes de personal

En las páginas 233 y 234 del Anexo III, el Mapa indica la forma de cálculo del coste de personal en los estudios económicos:

“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....).”

No se aclara, sin embargo, cuál va a ser la metodología de cómputo de esos “*costes en los que incurre la empresa*”. Aunque el Mapa incluye alguna mención esporádica al “*Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar*”, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, no queda definido de forma clara que se vaya a usar este método y tampoco que se vayan a considerar las **diferencias en coste de personal a nivel provincial** que existen derivadas de los distintos convenios colectivos de aplicación. El propio Observatorio desagrega los costes del transporte en función de tres grandes grupos de provincias:

- Media nacional.
- Provincias con el coste de personal más alto.
- Provincias con el coste de personal más bajo.

Por tanto, los Anteproyectos debe tener en cuenta los **costes de personal diferenciados por provincias** y definir el procedimiento de cálculo en aquellas concesiones que incluyan **rutas interurbanas que circulen por más de una provincia**.

Por otra parte, no encontramos, sin embargo, un concepto de costes que haga referencia al **coste de personal de acompañamiento** que existe en los servicios de prestación conjunta al integrar transporte escolar. Este coste es distinto al del personal de conducción.

En consecuencia, es necesario que en los Anteproyectos figure el concepto de **coste del personal acompañante** año a año, obtenido como producto del coste horario por las horas de prestación conjunta (con los correspondientes coeficientes de seguridad) o, en su caso, la **demonstración de la financiación independiente de esta partida por** la Consejería de Educación.

Infraestructuras

Dos son las infraestructuras que pueden representar un coste por uso:

- Las estaciones.
- Las autopistas de peaje.

En cuanto a las **estaciones**, en la página 34 de la Memoria aparece el siguiente texto dentro del apartado “Compromiso del Gobierno Regional”:

“7.- Finalmente, en el área del transporte de viajeros, seguiremos desarrollando el Programa de actuaciones de reforma y modernización de Estaciones de Autobuses puesto en marcha la pasada legislatura, fomentando la implicación del sector privado en su sostenibilidad, promoviendo la interconexión entre tipos y modos de transporte y buscando como objetivos básicos: la modernización del conjunto arquitectónico, la mejora de la confortabilidad y el servicio a los viajeros, la mejora de la eficiencia energética, la adaptación a personas con discapacidad, la mejora de las condiciones de habitabilidad y salubridad, la redistribución de espacios y adecuación de usos y la modernización tecnológica”

Asimismo, en la página 288 del Anexo III se indica lo siguiente, dentro del apartado “*Criterios relativos a la modernización de las infraestructuras complementarias del transporte*”, cuyos contenidos se consideran **vinculantes**:

“Las intervenciones en las Estaciones de Autobuses de la Comunidad de Castilla y León tendrán una repercusión significativa a corto plazo en los siguientes aspectos:

Se mejora notablemente la prestación de servicios a la ciudadanía.

Se revaloriza el espacio de la Estación de Autobuses.

Se potencia la presencia y reconocimiento de estas infraestructuras con el diseño de una imagen común que pueda implantarse en las estaciones existentes

Se incrementa el volumen de negocio por la modernización y mejora en la Estación de Autobuses.”

Sin embargo, no existe a lo largo del Mapa ninguna aclaración al respecto de cuál va a ser la **política de financiación** de estas actuaciones, ni un **horizonte temporal**, ni un borrador sobre la **afección funcional** que estas infraestructuras tendrán sobre los lotes del Mapa.

Por este motivo, es necesario que se incluya en los Anteproyectos una descripción de la **política de financiación de las infraestructuras** auxiliares del transporte de viajeros por carretera, especialmente al tratarse de actuaciones vinculantes una vez reflejadas en el Mapa, aclarando la **obligatoriedad de uso de las estaciones** de autobuses, en particular para aquellos de más larga distancia (entre capitales de provincia o entre núcleos de Áreas Funcionales Estables). De existir esta obligatoriedad, será necesario plasmarlo en los Anteproyectos con su **afección asociada al estudio económico**.

En cuanto a las **autopistas de peaje**, en las páginas 233 y 234 del Anexo III se describen cuáles serán los conceptos a considerar en los estudios económicos de los proyectos. No encontramos, sin embargo, un **concepto de costes** que haga referencia a los posibles **peajes** que algunas expediciones lleven aparejados por el uso de autopistas de pago:

- AP-6: Villalba - Villacastín – Adanero.
- AP-51: AP-6 - Ávila.
- AP-61: AP-6 - Segovia.
- AP-66, Campomanes – León.
- AP-71: León – Astorga.

Por ello, consideramos que en los estudios económicos de los Anteproyectos debe figurar un **concepto de costes por peaje** para aquellas expediciones que hagan uso de autopistas gravadas.

Transporte a demanda

La página 37 de la Memoria establece lo siguiente (las **negritas** y subrayados proceden del documento original):

*“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”.*

Dicha valoración incurre en un error conceptual al asociar de forma casi proporcional los costes del transporte a demanda con la demanda que, efectivamente, este sistema acabe teniendo. Sin embargo, la realidad de la prestación de transporte público muestra que el mero hecho de establecer un sistema de transporte a demanda y dar la posibilidad a nada menos que 1.169 núcleos poblacionales adicionales, incurre en una serie de costes fijos derivados, por resumir, de la necesidad de **disponibilidad** de un número indeterminado de vehículos, de conductores y de los correspondientes consumibles necesarios para efectuar el servicio si así resulta necesario.

Estos costes son fijos: la necesidad de disponibilidad y la realidad del transporte de viajeros en Castilla y León impiden que esos vehículos puedan realizar otras actividades o puedan ser adscritos a otros contratos de forma realista, y lo mismo puede decirse del personal, por lo que todos los costes temporales asociados a la actividad se mantienen con independencia de la prestación o no del servicio. Para que el impacto económico fuera nulo, debería ser posible **emplear los recursos no utilizados en otros usos** diferentes a la concesión original, como pueden ser:

- Recorridos turísticos.
- Uso discrecional (celebraciones, actos de empresa, etc.)
- Otras concesiones operadas por el contratista.

Pero, en el caso mayoritario en Castilla y León, esta posibilidad es inexistente y el único ahorro esperable en caso de que no se realice la expedición es el relativo a la supresión del consumo de combustible, neumáticos y conservación imputable a esos kilómetros no realizados:

- Los costes por tiempo son gastos fijos independientes de la efectividad de la prestación del transporte a la demanda.
 - La adquisición, la financiación, el aseguramiento y el pago de impuestos son unos gastos existentes por el mero hecho de tener el vehículo disponible para la prestación.
 - En el caso del coste de personal, los únicos ahorros posibles derivan del hecho de computar el tiempo de disponibilidad de forma distinta al tiempo de conducción, elemento que depende de cada convenio colectivo provincial e incluso de acuerdos propios de la empresa prestataria del servicio. En general, no puede considerarse un ahorro apreciable de los costes en este concepto.
- Los costes kilométricos sí son únicamente imputables a que la prestación del servicio a la demanda se haga efectivo, por lo que pueden considerarse nulos en caso de no existir demanda.
- Los costes indirectos van ligados de forma proporcional a los costes temporales y kilométricos, por lo que la parte correspondiente a la amortización, financiación, personal de conducción, seguros y costes fiscales es igualmente fija.

Por cuantificar de forma ilustrativa este efecto, se puede usar el “*Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar*”, en su nº 33 (enero 2021) por ser el más reciente, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, referencia válida de aplicación al presente Mapa. Indica los siguientes valores de costes, por concepto, para un autocar estándar de más de 55 plazas, en el promedio del territorio español:

Tabla de costes de un vehículo estándar de más de 55 plazas, media nacional

	COSTES ANUALES	
	Euros (€)	Distribución (%)
COSTES TOTALES	103.824,30	100,0%
Costes directos	92.288,27	88,9%
Costes por tiempo	52.409,55	50,5%
Amortización del vehículo	15.283,84	14,7%
Financiación del vehículo	1.992,95	1,9%
Personal de conducción	31.301,06	30,1%
Seguros	2.802,66	2,7%
Costes fiscales	1.029,04	1,0%
Costes kilométricos	39.878,72	38,4%
Combustible	17.624,57	17,0%
Consumo de disolución de urea	692,36	0,7%
Neumáticos	4.921,71	4,7%
Reparaciones y conservación	10.937,33	10,5%
Dietas	5.702,75	5,5%
Costes indirectos (12,5% de los costes directos)	11.536,03	11,1%

Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, nº 33 (enero 2021).

Dado que los costes kilométricos son un 38,4% de los costes totales, con su correspondiente imputación a los costes indirectos (que daría una proporción aproximada conjunta del 43,2%), cualquier kilómetro adicional que se introduzca en la modalidad de transporte a la demanda tiene asociado, de forma aproximada, un **56,8% de costes** que son prácticamente **fijos** con independencia de que el servicio se preste o no.

En consecuencia, es necesario que, para los servicios prestados a demanda, los Anteproyectos identifiquen con claridad los **costes fijos** y una **estimación de los costes variables**, calculados a partir porcentual de cuántas expediciones se prevén efectivamente realizar.

Crecimiento de costes

En la página 45 de la Memoria aparece una tabla resumen con los costes del servicio calculados para un año, que se cita igualmente en “Método general de cálculo”.

Sin embargo, **no se ha considerado** que los costes del servicio son variables año a año, no solo aleatoriamente como ocurre con el combustible, sino de manera estructural, por el concepto de la **inflación**, que afecta a todos los componentes de coste.

Además, es preciso tener en cuenta el **incremento de los costes de conducción por encima de la inflación**, debido a los aumentos de retribución previstos generalmente en los convenios colectivos provinciales asociados a la antigüedad.

Por tanto, los **Anteproyectos deben reflejar no solo la inflación prevista** para todos los conceptos de costes del estudio económico, **sino la variación de los costes de conducción y acompañamiento por encima de la inflación** y su impacto en las cuentas económicas de los proyectos.

2.4 Financiación

2.4.1 Descripción general

En cuanto a la financiación prevista en el Mapa, es necesario profundizar en los siguientes aspectos:

- Errores aritméticos, puramente materiales pero que es preciso subsanar.
- Evolución en el tiempo de las necesidades.

2.4.2 Errores aritméticos

En la página 45 de la Memoria aparece una tabla en la que se detallan los ingresos y costes del Mapa actual y futuro. Sin embargo, en el apartado de “Aportaciones anuales administraciones nuevo mapa” existe un **desajuste en el cálculo**:

Aportaciones anuales de las Administraciones previstas en el nuevo Mapa

APORTACIONES ANUALES ADMINISTRACIONES NUEVO MAPA	
Aportación Consejería Educación Transporte Escolar	45.000.000 € / AÑO
Aportación Ayuntamientos por mejora servicios de transporte	0 € / AÑO
Aportación Consejería Fomento (aportación ordinaria)	12.900.000 € / AÑO
Aportación Diputaciones por mejora servicios de transporte	0 € / AÑO
Aportación Consejería Fomento (año con mayor aportación presupuestaria en el transporte) ²¹	3.000.000 € / AÑO
Aportación Consejería Fomento (mejoras contempladas en el nuevo modelo por la asunción de competencias impropias de otras administraciones: Ayto, Dip.)	11.360.000 € / AÑO
TOTAL APORTACIONES ANUALES ESTIMADAS NUEVO MAPA	78.420.000 € / AÑO

Fuente: Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

La suma de los conceptos individuales arroja un total de **72,26 millones** de euros, no los **78,42 millones** que figuran en la última fila. La **diferencia, 6,16 millones**, cuadra con el coste del SAE embarcado, descrito en la página 39 de dicha Memoria:

“No obstante, se ha realizado un cálculo económico de lo que podría suponer en los nuevos contratos el obligar a poner a disposición de la administración autonómica todos estos requerimientos. Junto con el equipamiento embarcado, los operadores de transporte deberán disponer de la tecnología hardware y software para el control de las propias concesiones (centro de control de SAE y centro de control de billeteaje). La cuantía económica se calcula y cuantifica en unos 6,1 millones 15 de euros anuales (lo que daría una cifra aproximada de unos 61,6 millones de euros en la vida prevista de las concesiones – 10 años)”

Entendemos por tanto que se trata de un **error material** que **debe ser subsanado** para poder presentar unas cuentas económicas fiables asociadas al nuevo Mapa.

2.4.3 Necesidades cambiantes

Todas las cuentas económicas del Mapa hacen referencia a un único año genérico, basado en una anualidad pretérita, que no solo no tiene en cuenta todos los cambios que el mercado del transporte ha experimentado desde entonces hasta el año de puesta en servicio de los nuevos contratos, sino

que tampoco considera la evolución previsible de ciertos parámetros a lo largo de los diez años que habrá de durar la prestación del servicio, sin computar posibles prórrogas.

Aportaciones de Educación

Es muy significativo que en la página 45 de la Memoria se hacen referencia a una serie de aportaciones de la Consejería de Educación de Castilla y León, que cifran en 45 millones de euros al año.

Comparativa entre aportaciones de la Consejería de Educación del mapa actual y futuro

APORTACIONES ANUALES ADMINISTRACIONES SISTEMA ACTUAL		APORTACIONES ANUALES ADMINISTRACIONES NUEVO MAPA	
Aportación Consejería Educación Transporte Escolar	45.000.000 € / AÑO	Aportación Consejería Educación Transporte Escolar	45.000.000 € / AÑO

Fuente: Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Esas cifras parecen asumir de manera implícita que no va a suponer ningún cambio en la financiación la **drástica reducción de la población** en edad escolar prevista. Dada la importancia de este concepto debe aclararse de manera inequívoca la evolución de esta partida, que no debería estar vinculada a una menguante población escolar.

La importancia de esta cantidad es crucial, pues **la partida de ingresos que más relevancia posee** es la aportación de la **Consejería de Educación, con el 41,7% del total**. Como refleja la tabla siguiente, expresada en términos porcentuales.

Importancia relativa (sobre total de costes) de las partidas del Mapa

COSTES ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	
Costes sistema propuesto (regular, demanda e integrado)	94,3%
Equipamiento embarcado (SAE y billeteaje) y Centros de Control operadores	2,9%
Mantenimiento equipamiento embarcado y Centros de control operadores	2,9%
TOTAL COSTES ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	100,0%
INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	
Ingresos por servicios de transporte regular (transporte a la demanda gratuito)	27,3%
TOTAL INGRESOS ANUALES ESTIMADOS NUEVO MAPA	27,3%
APORTACIONES ANUALES ADMINISTRACIONES NUEVO MAPA	
Aportación Consejería Educación Transporte Escolar	41,7%
Aportación Ayuntamientos por mejora servicios de transporte	0,0%
Aportación Consejería Fomento (aportación ordinaria)	12,0%
Aportación Diputaciones por mejora servicios de transporte	0,0%
Aportación Consejería Fomento (año con mayor aportación presupuestaria en el transporte) ²¹	2,8%
Aportación Consejería Fomento (mejoras contempladas en el nuevo modelo por la asunción de competencias impropias de otras administraciones: Ayto, Dip.)	10,5%
TOTAL APORTACIONES ANUALES ESTIMADAS NUEVO MAPA	72,7%

Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa.

Asimismo, es preciso tomar en consideración el **calendario de incorporación de los distintos contratos escolares** al servicio de prestación conjunta. En este sentido, en la provincia de Ávila todos los contratos de escolar vencen al final del curso 2020-21, en las provincias de Burgos, Palencia, Salamanca, Valladolid y Zamora lo hacen al término del curso 2021-22 y en León y Segovia existen una parte de concesiones que vencen este curso y otra que lo hacen en el siguiente. Es necesario, por tanto, aclarar si los contratos de 2020-21 serán renovadas un año más y la integración en el Mapa será total a partir de 2022 o se prevén otras fórmulas de incorporación sucesiva, con la correspondiente afección económica.

Aportaciones de otras Administraciones

Resulta contradictorio que, ante el panorama de falta de recursos que se prevé, en la citada tabla de la página 45 de la Memoria **desaparezcan las aportaciones de los Ayuntamientos y las Diputaciones.**

Es necesario un esfuerzo de solidaridad de todas las Administraciones para soportar las cargas derivadas del mantenimiento de un sistema de transporte que beneficia a todo el territorio, manteniendo y, deseablemente, incrementando las aportaciones actuales de todos los actores.

Previsiones de conjunto

De no procederse con una visión de conjunto de los contratos, se van a producir dos tendencias de sentido diferente que van a redundar en **desequilibrio económico negativo** del contrato conforme se desarrolle:

- Reducción de ingresos:
 - Inicial, por la gratuidad del transporte a la demanda y la conversión de un gran volumen de vehículos-kilómetro de regular a demanda.
 - Persistente, por el decrecimiento poblacional.
- Incremento de costes:
 - Inicial, por el coste de adquisición de vehículos con nuevas tecnologías.
 - Persistente, por la inflación en general y especialmente los costes de personal.

Por ello, se debe garantizar el **equilibrio en el conjunto del periodo contractual** y no solamente en un año de referencia, incluyendo una previsión anual de ingresos y costes para todos los años de vigencia del contrato. Es imprescindible que los Anteproyectos cuenten con un estudio económico que incluya el **desglose anual de todas las cantidades**, basados en la **evolución prevista** de los factores subyacentes a en los distintos conceptos (población, inflación, etc.).

3 Consideraciones jurídicas

3.1 Viabilidad económica de los contratos. Compensaciones

El Mapa debe garantizar la viabilidad económica de los contratos, tanto al inicio de la prestación de servicio como durante el mismo¹.

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 del mismo.

Las anteriores alegaciones a la parte económica y de ingresos acreditan que **la compensación prevista en la Memoria**, teniendo en cuenta los ingresos por venta de billetes y los costes, **no es suficiente para cumplir con la exigencia legal de viabilidad económica del contrato**. Es necesario el **incremento de la dotación económica, así como garantizar no solo el mantenimiento anual sino el previsible incremento** de la misma ante las previsiones de la Junta de evolución demográfica decreciente en los próximos años.

3.2 Obligación de equilibrio económico

No se ha realizado un estudio de demanda o los estudios no se han actualizado, en cualquier caso, la demanda es anterior al año 2020, anterior a la drástica caída de viajeros como consecuencia de las medidas acordadas por la Administración para paliar la pandemia por COVID-19. La demanda en la que se basa el estudio hoy día no es real, tampoco lo será en los próximos años. Los contratos parten de un desequilibrio que no podrá ser compensado al establecer el Mapa que el riesgo y ventura es total para los concesionarios. La situación de desequilibrio 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.

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.

¹ Artículo 79 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

3. Por razones de interés público, la Administración podrá constituir o modificar zonas de transporte, así como variar los planes de explotación, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico de las concesiones preexistentes.

En relación con el artículo 285.2 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.

Art. 285.2. “En los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera, que tendrán carácter vinculante en los supuestos en que concluyan en la inviabilidad del proyecto”.

3.3 Derecho a la compensación por modificación del contrato

Igualmente deberá establecerse expresamente el derecho a la **compensación en el caso de modificaciones de los contratos con nuevas OSP** durante la explotación del mismo.

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. 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. El Mapa debe hacer un reconocimiento expreso del derecho a la compensación cuando se modifique la OSP.

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**.

En otras CC.AA. se reconoce ese derecho. Tratan de la adaptación de la explotación de los contratos de concesión públicos de transporte regular de uso general o mixtos por razón de integración de servicios o mejoras en la explotación, tras reconocer el derecho de la Administración a introducir, en cualquier momento, alteraciones o modificaciones en las condiciones de explotación de los contratos de concesión de servicios públicos de transporte regular de uso general o mixtos, con la finalidad de atender la demanda de transporte generada por personas usuarias de los servicios públicos de transporte que oferte la Comunidad.

Derecho a la compensación en los casos de modificación de las OSP. 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.

Expresamente nos oponemos cuando en la Memoria se dice (página 42):

— 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 habrán 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.

3.4 Compensación por circunstancias excepcionales

El Mapa debe establecer de forma expresa el derecho de los operadores a la **compensación por circunstancias excepcionales**, como la COVID-19 y las restricciones de movilidad asociadas, o cualquier otra).

La indemnización debería compensar tanto 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.

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. El Mapa debe establecer que 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.

Sin perjuicio del equilibrio del contrato como consecuencia de las circunstancias generadas por la COVID-19, el Mapa debiera establecer una cláusula más amplia de compensación en el caso de situaciones imprevistas, de forma que la Administración está obligada a restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato, en beneficio de la parte que corresponda, cuando causas de fuerza mayor determinaran de forma directa la ruptura sustancial de la economía del contrato; y cuando circunstancias imprevisibles en el momento de formular las ofertas impidan la ejecución del contrato en los términos pactados. Uno de los supuestos en este último caso podría ser el de reequilibrio del contrato en el caso de que rebotes, nuevas oleadas de COVID-19 y en general mientras que la demanda no se recupere por la pandemia.

3.5 Subrogación de personal

En el Mapa no se concreta el régimen de la subrogación de personal, se remite a un acuerdo en el marco del diálogo social. 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, para establecer una serie de principios o bases para la negociación, estos principios o bases servirán para facilitar el acuerdo. En una disposición general, para 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 licitación².

² En la Memoria del Proyecto, página 48 y ss., se dice “*Las condiciones vendrán recogidas en los pliegos de prescripciones de cada uno de los contratos objeto de licitación, pero la negociación previa con los agentes sociales determinará cuál o cuáles serán las condiciones que se vean incluidas en estos pliegos*”.

Efectivamente en el Anexo del borrador del Mapa sobre el que hacemos alegaciones dispone que la concreción de la forma en la que se debe llevar a cabo la subrogación debe hacerse dentro del marco del **diálogo social**³.

En el mismo sentido la Memoria del Proyecto⁴ dice: “*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*”.

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.

En principio el acuerdo con los agentes sociales queda totalmente abierto, en el acuerdo deberá regularse todos los aspectos de la subrogación. Parece lógico pensar que establecer algunos principios o bases en el Mapa facilitaría el acuerdo.

Sería conveniente **incluir estos principios de subrogación en los Anexos para que el acuerdo en el diálogo social parte al menos de estos principios**. Entre estos principios destacamos la remisión al **Acuerdo Marco Estatal**⁵, **con las modificaciones que se acuerde** en cuanto al porcentaje de dedicación (en el AME el 80%), que entendemos debe **revisarse sensiblemente a la baja** teniendo en cuenta las circunstancias de los contratos en Castilla y León.

3.6 Flexibilidad del Mapa y los anteproyectos

3.6.1 Vinculación del Mapa a los anteproyectos, pliegos y contratos

En el Mapa no se concretan las zonas que serán objeto de adjudicación. En el Anexo III solo se indica un mapa en el que se distinguen “*zonas de colores*”, pero ni se desarrolla ni se explica el porqué de las zonas, ni las poblaciones, ni los tráficos dentro de cada zona. De hecho, el Mapa no

En consecuencia, antes de la publicación de los pliegos deberá haberse alcanzado el acuerdo en el marco del diálogo social. Pero parece evidente que deberá alcanzarse ese acuerdo antes de la publicación de los anteproyectos.

³ Página 253 del Anexo “Dentro de este marco de concertación deben adoptarse los pertinentes acuerdos cuya finalidad sea regular la situación de los contratos de trabajo de los empleados de empresas concesionarias o prestadoras de servicios salientes que finalicen como consecuencia del procedimiento de selección de los nuevos operadores, todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León”.

El 23 de octubre de 2008 se publicó la Ley 8/2008, de 16 de octubre para la creación del Consejo del Diálogo Social y regulación de la participación institucional. El diálogo social es el proceso de negociación y concertación en materias económicas y sociales, así como en otras de interés general, desarrollado entre la Junta de Castilla y León y los sindicatos y las organizaciones empresariales más representativos de la Comunidad Autónoma.

⁴ Páginas 48 y ss.

⁵ Resolución de 13 de febrero de 2015, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el Acuerdo marco estatal sobre materias del transporte de viajeros por carretera, mediante vehículos de tracción mecánica de más de nueve plazas, incluido el conductor. BOE 26/02/2015.

define los tráficos ni en cada zona ni entre zonas. Las flechas que se dibujan en ningún caso aportan los datos necesarios como para poder evaluar la idoneidad de las zonas. En consecuencia, en el Mapa no se concreta la red de transporte, solo define que los nuevos contratos serán zonales no lineales. El mapa que se dibuja es solo orientativo. El dibujo de zonas en el Mapa en ningún caso debe vincular los proyectos en el que se definirán el número y contenido de cada contrato. Tras 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. En las alegaciones a los anteproyectos se podrá solicitar modificaciones, uniones o divisiones de los contratos propuestos, así como la modificación de los tráficos y en general de su contenido.

La definición de zonas que se dibuja en el Mapa no son más que criterios, el criterio de dividir el mapa concesional en zonas, pero no se concretan ni el número ni el contenido de las zonas.

En este sentido, el artículo 5 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, expresamente dice que son criterios y solo vinculan en los temas citados en su punto segundo, y en ningún caso en este punto segundo se refiere a la configuración de la red o a la obligación de definir las zonas.

“Artículo 5.- Determinaciones de ordenación y coordinación

*1. Son aquellos **criterios que sirven para la configuración de la red** de transporte público de viajeros por carretera, y de las infraestructuras complementarias de transporte de Castilla y León, así como su coordinación con el transporte urbano, con la red de servicios de uso especial de tipo escolar, y otros de prestación obligatoria por la Comunidad de Castilla y León, y con la red estatal.*

*2. En todo caso **contiene criterios** relativos a:*

a) El sistema de prestación, condiciones de explotación y requisitos básicos que han de cumplir los servicios.

b) El sistema económico financiero de los servicios.

c) El contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones.

d) El sistema tarifario.

e) El modelo de gobernanza del transporte.

f) Los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones.

g) La sostenibilidad ambiental del sistema de movilidad.

h) Las normas de calidad.

i) La programación de las futuras licitaciones de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera de titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

j) El procedimiento de seguimiento de su cumplimiento y los supuestos en que procede su revisión, total o parcial, y actualización del mapa de ordenación de transportes.

k) La modernización de las infraestructuras complementarias al transporte.

*3. **El mapa de ordenación de transportes determina respecto de los criterios citados su carácter vinculante** en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano, o bien su carácter orientativo, entendido como tal aquellos criterios de los cuales se podrá apartar justificadamente la Administración”.*

El preámbulo del proyecto de Decreto dice:

*“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 con el fin último de alcanzar un*

modelo de transporte público por carretera sostenible, eficiente, moderno, y accesible a las personas, que se adapte de manera más adecuada a las necesidades de la ciudadanía de Castilla y León Sobre la configuración de las zonas.

El preámbulo del proyecto de Decreto también dice:

“El Anexo III que son las “Determinaciones de ordenación y coordinación” son criterios para establecer la configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera y de las infraestructuras complementarias de transporte de Castilla y León, así como su coordinación con el transporte urbano, con la red de servicios de uso especial de tipo escolar, y otros de prestación obligatoria por la Comunidad, y con la red estatal”.

En los Anexos, en la página 156, dice:

“Los Ejes estratégicos y los Objetivos genéricos tienen carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros por carretera y de los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano”.

En la página 168 dice:

“Como tales instrumentos de planificación, tienen carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros por carretera derivados de la aplicación del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera”.

Los ejes estratégicos y los objetivos se definen en el Anexo II del Mapa, que se desarrollan en las páginas 163 y ss. Entre los ejes estratégicos y los objetivos del Mapa no se encuentra la configuración de la red.

El Anexo III establece el carácter no vinculante de la determinación de las zonas y dispone que es en los proyectos donde se concretarán.

Aunque se entiende que las zonas que se dibujan en el Anexo III no vinculan la configuración y el contenido de los proyectos, **el Mapa lo deberá decir de forma expresa** y en consecuencia una vez publicados los anteproyectos poder presentar alegaciones a la configuración de los contratos y a los tráficos internos y entre poblaciones localizadas en distintos contratos.

Y ello porque el artículo 1 del borrador de Decreto dice:

“El presente decreto tiene por objeto aprobar el mapa de ordenación de transportes como instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León, concretando en los diferentes ámbitos de actuación territorial los servicios de transporte, sus formas de prestación, su sistema de gestión, así como la coordinación de la red de transporte público de la Comunidad Autónoma con los principales nodos modales e intermodales de conexión y con el transporte urbano”.

El artículo 54 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León relativo al mapa de ordenación de transportes dispone:

“El mapa de ordenación de transportes es el instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la

Comunidad de Castilla y León; y su contenido será el siguiente: a) La configuración de la red⁶ de transporte público de viajeros por carretera e infraestructuras complementarias al transporte de Castilla y León, y su coordinación con el transporte público urbano; b) La coordinación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general con la red de servicios de uso especial de tipo escolar, y otros de prestación obligatoria por la Administración de la Junta de Castilla y León; y c) La coordinación de la red de transporte público de la Comunidad Autónoma con la red estatal”.

Ciertamente si la configuración de los contratos no vincula los anteproyectos, no se comprende la inclusión en el Anexo III de los mapas en los que, aunque sea de forma genérica, se describe un mapa de los contratos o proyectos.

La LOTT, en el artículo 70. 2., dice:

“Dicho establecimiento o creación, se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento. En todo caso, la creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que en su caso se encuentren establecidas en los programas o planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación.”

3.6.2 Sobre el carácter vinculante u orientativo del Mapa

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.

La referencia a los 4.500 viajeros/año para que las rutas pasen a ser rutas de transporte a la demanda debe ser una propuesta orientativa NO VINCULANTE .
--

La Consejería competente en materia de educación asignará anualmente las plazas y la Consejería competente en materia de transportes llevará a cabo la gestión de las mismas, a través de fórmulas específicas de coordinación. 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 centros⁷.

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.

⁶El artículo 4 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León define la red de transporte público, como el “conjunto de servicios de transporte público de viajeros por carretera organizados de una manera conjunta y coherente para cumplir los fines previstos en la normativa de aplicación”.

⁷Como se ha indicado, caso de suponer nuevos servicios al concesionario deberá reconocerse una compensación por kilómetro.

3.7 Modificación del Mapa y las consecuencias en los contratos

Debe preverse la modificación del Mapa⁸ 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 y 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. (Madrid, etc.).
- Con tráficos del MITMA (segregación, etc.)
- Urbanos y metropolitanos.

3.8 Licitación y contratación

En los anteproyectos en general y en el pliego o los pliegos en particular se plasmarán las alegaciones a las que nos referimos en este escrito sin perjuicio de que estas alegaciones también deberían recogerse en la redacción del Mapa.

En cuanto al contenido de la licitación nos referimos ahora a 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 y los que unan entre sí las 14 áreas funcionales estables, 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.

Por otra parte, también puede tenerse en cuenta en los pliegos el incremento de servicios **a disposición de la Administración**, medido por ejemplo en vehículos-kilómetro, siempre que se contemple como un coste en el estudio económico-financiero correspondiente y se refleje así en los Anteproyectos.

⁸Artículo 26 ROTT. 4. En los planes deberán preverse mecanismos de modificación y adaptación de los mismos a las nuevas necesidades surgidas, a los cambios en las circunstancias concurrentes y a las variaciones que la experiencia en su aplicación aconseje

4 Conclusiones

Es de reconocer el **esfuerzo realizado por la Junta de Castilla y León** para la formulación del Proyecto de Decreto, de la Memoria y de los Anexos sometidos a información pública, pues constituyen un **importante paso** para modernizar el sistema de transporte de Castilla y León. No obstante, es necesario **introducir los siguientes cambios que garanticen su sostenibilidad económica, social y ambiental:**

- 1º) **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.
- 2º) 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.
- 3º) 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.
- 4º) 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.
- 5º) 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.

- 6º) 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.**
- 7º) 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.
- 8º) 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”*.
- 9º) 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 Administración 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.
- 10º) Es necesario introducir dos modificaciones sustanciales relativas a los servicios a **demanda:**
- 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”.
 - 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.
- 11º) 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 tráfico 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 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.

12º) 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.

13º) 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.
- 14º) 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, se 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.
- 15º) 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 recoger la **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**.

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 9:39

Número del registro de entrada: 202115700011256

Oficina del registro original: 000000318 - REGISTRO ELECTRÓNICO

Procede de otra Administración Pública

Fecha registro original: 14/04/2021 09:36 **Nº registro original:** REGAGE21e00004835586 **Tipo:** ENTRADA

Interesado

FEDERACION EMPRESARIAL CASTELLANO LEONESA DE TRANSPORTES EN AUTOBUS

C: V47200100

ESPAÑA - SEGOVIA - SEGOVIA - 40006 - CARRETERA N-603,87

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 13:09:53

Resumen: ALEGACIONES PROYECTO DECRETO MAPA ORDENACION TRANSPORTE

Documentación

Documentación física requerida: NO

Documentación física complementaria: NO

Documentación electrónica anexa: SÍ

Documento:

ALEGACIONES FECALBUS PROYECTO DECRETO MAPA-firmado.pdf

Originales:

JustificanteFirmado_REGAGE21e00004835586.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 - V47200100 FEDERACION EMPRESARIAL CASTELLANO LEONESA DE TRANSPORTES EN AUTOBUS

Dirección: Carretera N-603, Puerta: 87
Segovia 40006 (Segovia-España)

Teléfono de contacto: 921448041

Correo electrónico: fecalbus@gmail.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: REGAGE21e00004835586
Fecha y hora de presentación: 14/04/2021 09:36:56
Fecha y hora de registro: 14/04/2021 09:36:56
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 PROYECTO DECRETO MAPA ORDENACION TRANSPORTE

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, como documento anexo a este escrito se acompañan las alegaciones que nuestra federación formula, al citado proyecto de decreto.

Solicita: Admitan la presentación de esta solicitud, junto con la documentación que se adjunta.

Documentos anexados:

ALEGACIONES DE FECALBUS - ALEGACIONES FECALBUS PROYECTO DECRETO MAPA-firmado.pdf (Huella digital: fb5857e24769faf2516b5f4ccd35d051215cae5c)

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

Sr. D. Ignacio Santos Pérez
Director General de Transportes
Consejería de Fomento y Medio Ambiente
C/ Rigoberto Cortejoso, 14
47014 Valladolid

Estimado director General:

Le comunico que una vez enviado a los miembros de la Comisión de Gobierno y a la Comisión de trabajo de Fomento y Medio Ambiente de la FRMPCyL (Federación Regional de Municipios y Provincia de Castilla y León) el **proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León**, para su estudio y envío de sugerencias, le adjunto las observaciones aportadas por Eduardo Morán Pacios, presidente de la Diputación de León, Luciano Huerga Valbuena, alcalde de Benavente (Zamora) y Aitana Hernando Ruíz, alcaldesa de Miranda de Ebro (Burgos) en su condición de miembros de la Comisión de Gobierno.

A los efectos oportunos, reciba un cordial y atento saludo.

Valladolid, 14 de abril de 2021

Valentín Cisneros Escribano
Secretario General de la FRMPCyL

Aportaciones al trámite de audiencia (Plataforma de Gobierno Abierto de la Junta de Castilla y León) del proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, presentadas por D. Eduardo Morán Pacios, presidente de la Diputación de León, Luciano Huerga Valbuena, alcalde de Benavente (Zamora) y Aitana Hernando Ruíz, alcaldesa de Miranda de Ebro (Burgos) como miembros de la Comisión de Gobierno de la Federación Regional de Municipios y Provincias (FRMPCyL):

1. *El Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León debe garantizar el derecho de movilidad y a la libre circulación de la ciudadanía de tal forma que impida el aislamiento que sufren los vecinos y vecinas de algunas localidades de Castilla y León. A tal fin debe adaptarse tanto en líneas como en horarios incluyendo que:*
 - a. *Ningún núcleo de población de Castilla y León puede quedarse incomunicado.*
 - b. *Deben adaptarse los horarios de forma diaria para garantizar el acceso a servicios esenciales como:*
 1. *Sanidad.*
 2. *Educación (también educación de personas adultas).*
 3. *Servicios Sociales.*
 4. *Servicios Administrativos.*
 - c. *Deben adaptarse los horarios para garantizar el acceso a otros servicios básicos:*
 1. *Ocio (cultura, deporte...).*
 2. *Comercio.*
2. *Inclusión del bono de transporte de coste cero para el acceso a los servicios esenciales citados en el apartado anterior y bonificación para el acceso a los servicios básicos citados.*
3. *Además, el mapa debe contener un plan económico adecuado para paliar el déficit de las concesiones de transportes, que evite la crisis del sector y el endeudamiento de las entidades locales.*
4. *En la elaboración de los nuevos proyectos de explotación debe estudiarse, siempre en conformidad con la legislación vigente, la posibilidad de que los servicios sean prestados por empresas asentadas en nuestro territorio, especialmente autónomos y pymes, cuestión que puede abordarse mediante la adecuada división en lotes de los contratos y como condición de ejecución de los mismos.*
5. *Debe tenerse muy en cuenta en el conjunto del diseño de Mapa la eliminación de las brechas de género y edad en cuanto a la movilidad de la población rural, a que hacen referencia numerosos estudios especializados, por cuanto este aspecto es cuestión clave para la sostenibilidad social y para las políticas frente al reto demográfico.*

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 13:36

Número del registro de entrada: 202115700011321

Oficina del registro original: 000000318 - REGISTRO ELECTRÓNICO

Procede de otra Administración Pública

Fecha registro original: 14/04/2021 13:35 **Nº registro original:** REGAGE21e00004881554 **Tipo:** ENTRADA

Interesado

VALENTÍN CISNEROS ESCRIBANO

N: 12363766R

ESPAÑA - VALLADOLID - VALLADOLID - 47014 - AVENIDA SALAMANCA,51

REP. FEDERACION REGIONAL DE MUNICIPIOS Y P - C: V34041046 - 983335100

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 13:36:40

Resumen: FRMICYL-TRÁMITE DE AUDIENCIA

Documentación

Documentación física requerida: NO

Documentación física complementaria: NO

Documentación electrónica anexa: SÍ

Documento:

2021-FRMPCyL- TrámitedeAudienciaMapadeOrdenTransporte.pdf

Originales:

JustificanteFirmado_REGAGE21e00004881554.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:

NIF - 12363766R VALENTÍN CISNEROS ESCRIBANO

Dirección: Avenida salamanca, Bloque: 51
Valladolid 47014 (Valladolid-España)

Teléfono de contacto: 983335100

Correo electrónico: cristina@frmpcl.es

Datos del representante:

CIF - V34041046 FEDERACION REGIONAL DE MUNICIPIOS Y P

Dirección: Avenida salamanca, Bloque: 51
Valladolid 47014 (Valladolid-España)

Teléfono de contacto: 983335100

Número de registro: REGAGE21e00004881554
Fecha y hora de presentación: 14/04/2021 13:35:40
Fecha y hora de registro: 14/04/2021 13:35:40
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: FRMCyL-Trámite de audiencia
Expone: FRMCyL-Trámite de audiencia proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del transporte público de viajeros por carretera de CyL
Solicita: Registro de entrada

Documentos anexados:

FRMPCyL Trámite de audiencia - 2021-FRMPCyL- TrámitedeAudienciaMapadeOrdenTransporte.pdf (Huella digital: a8282c9b9ed1b05c85a67ecb3fbc72aff8791eeb)

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.