

MEMORIA

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA DE CASTILLA Y LEÓN.

EVALUACIÓN DEL IMPACTO NORMATIVO	4
1. MARCO NORMATIVO	4
1.1. Adecuación del decreto al orden de distribución de competencias	4
1.2. Marco normativo en materia de transportes de viajeros	6
1.3. Tabla de vigencias	10
1.4. Principios de buena regulación normativa	10
2. INFORME DE NECESIDAD Y OPORTUNIDAD	15
2.1. Principios de Necesidad y Coherencia	15
2.1.1. La importancia del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León	15
2.1.2. Vencimiento del actual sistema concesional en Castilla y León	17
2.1.3. Obsolescencia del modelo concesional	17
2.1.4. Fijación de un régimen autonómico propio adaptado al marco regulador vigente	17
2.1.5. Nueva ordenación territorial	18
2.1.6. Reconocimiento legal del transporte público como un derecho “universal” y servicio público esencial	18
2.1.7. Reconocimiento de las singularidades de movilidad propias de Castilla y León: la ruralidad del territorio y su relación con los centros urbanos	19
2.1.7.1. Servicios integrados zonales	21
2.1.7.2. Transporte a la Demanda	21
2.1.7.3. Prestación conjunta de servicios	22
2.1.7.4. Determinación de ámbitos de actuación territorial para la planificación y coordinación del transporte público	23
2.1.8. Regulación del transporte urbano y metropolitano	24
2.1.9. Evolución a un sistema de transportes eficiente, seguro, moderno y de calidad.	24
2.1.9.1. Sistema eficiente de transporte	24
2.1.9.2. Transporte público moderno, de calidad y seguro.	30



2.1.10. Compromiso del Gobierno regional	33
3. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DECRETO.....	38
4. INFORMES Y TRÁMITES DE PARTICIPACIÓN.....	39
4.1. Consultas preliminares.....	39
4.2. Comisión delegada para Asuntos Económicos.....	39
4.3. Audiencia interna a los centros directivos de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente: 39	
4.4. Alegaciones presentadas con anterioridad a la apertura del trámite de información pública: 39	
4.5. Alegaciones presentadas en el trámite de información pública:.....	48
4.6. Alegaciones presentadas en trámite de audiencia:	99
4.7. Alegaciones presentadas en la plataforma de Gobierno Abierto	123
4.8. Remisión del proyecto de decreto y de la memoria que lo acompaña al resto de Consejerías de la Junta de Castilla y León y a las Delegaciones Territoriales.....	128
4.9. Puesta en conocimiento del Consejo de Cooperación Local.....	136
4.10. Informe del Consejo de Transportes de Castilla y León	136
4.11. Informe de la Federación Regional de Municipios y Provincias.....	136
4.12. Informe de la Dirección General de Presupuestos y Estadística de la Consejería de Hacienda.....	137
4.13. Inclusión en el sistema de intercambio electrónico de información previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (Plataforma GUM).	139
4.14. Informe de la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente.	139
4.15. Informe del Consejo Económico y Social.	140
4.16. Dictamen del Consejo Consultivo de Castilla y León.....	149
EVALUACIÓN DEL IMPACTO PRESUPUESTARIO Y ECONÓMICO	152
1. IMPACTO PRESUPUESTARIO SOBRE LOS PRESUPUESTOS DE LA COMUNIDAD AUTONOMA 152	
1.1. Consideraciones previas e introducción.....	152
1.2. Valoración del impacto presupuestario con la aprobación del mapa de ordenación del transporte.....	152
1.3. Resumen del impacto presupuestario previsto del nuevo mapa de servicios.....	160
1.4. Memoria económica del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del transporte público de Viajeros por carretera en Castilla y León (ver Anexo adjuntado).	163
2. IMPACTO SOBRE LOS PRESUPUESTOS MUNICIPALES	163
3. IMPACTO ECONÓMICO SOBRE LA COMPETENCIA Y COMPETITIVIDAD.....	163
3.1. Impacto sobre las PYMES.	163



3.2. Impacto sobre el empleo.....	165
EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO	169
EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA	174
EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA FAMILIA	175
EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE DISCAPACIDAD	175
EVALUACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN A LA SOSTENIBILIDAD Y A LA LUCHA/ADAPTACIÓN CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO.....	178
EVALUACIÓN DE IMPACTO ADMINISTRATIVO	179
1. PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS.....	179
2. IMPACTO ORGANIZATIVO Y DE RECURSOS EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN.....	179

ANEXO (Punto 1.4).- MEMORIA ECONÓMICA



La presente memoria se elabora de conformidad con la Orden ADM/1835/2010, de 15 de diciembre, por la que se aprueba la *“Guía metodológica de mejora de la calidad normativa”*¹, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 43/2010, de 7 de octubre, por el que se aprueban determinadas medidas de mejora en la calidad normativa de la Administración de la Comunidad de Castilla y León”, en desarrollo de lo preceptuado en los artículos 75 y 76 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, así como en la Ley 2/2010, de 11 de marzo, de Derechos de los Ciudadanos en sus relaciones con la Administración de la Comunidad de Castilla y León y de Gestión Pública.

EVALUACIÓN DEL IMPACTO NORMATIVO

1. MARCO NORMATIVO

1.1. Adecuación del decreto al orden de distribución de competencias

La Constitución Española de 1978, en su artículo 148.1. 5ª, habilita a las Comunidades Autónomas para asumir competencias respecto de *“los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable...”*.

De forma paralela el artículo 149.1. 21ª del texto constitucional, reserva a la competencia exclusiva del Estado los *“... ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma...”*.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía de Castilla y León, aprobado por la Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero, y reformado por la Ley Orgánica 11/1994, de 24 de marzo, por la Ley Orgánica 4/1999, de 8 de enero y por la Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, establece en su artículo 16:

“Los poderes públicos de Castilla y León deben orientar sus actuaciones de acuerdo con los principios rectores que establecen la Constitución y el presente Estatuto. En el ejercicio de sus competencias, deben promover y adoptar las medidas necesarias para garantizar la plena eficacia de los siguientes objetivos:

- 1. La prestación de unos servicios públicos de calidad.*
- 2. El crecimiento económico sostenible, orientado a la cohesión social y territorial y a la potenciación y aprovechamiento pleno de los recursos de la Comunidad para mejorar la calidad de vida de los castellanos y leoneses. (...)*

¹ El Acuerdo 19/2019, de 12 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueban medidas de mejora de la regulación en el ordenamiento jurídico autonómico de Castilla y León para el período 2019 a 2023 prevé en su objetivo 1.C. la actualización de la citada Guía metodológica para el primer trimestre 2020.



9. *La lucha contra la despoblación, articulando las medidas de carácter institucional, económico, industrial y social que sean necesarias para fijar, integrar, incrementar y atraer población.*

10. *La modernización y el desarrollo integral de las zonas rurales de Castilla y León, dotándolas de infraestructuras y servicios públicos suficientes”.*

De esta manera, el Estatuto de Autonomía, en su artículo 70.1. 8º, atribuye a la Comunidad de Castilla y León competencia exclusiva sobre los transportes terrestres, fluviales, por cable o tubería que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, así como sobre los centros de transporte, logística, y distribución en el ámbito de la Comunidad.

Así mismo, el artículo 76. 12º de la norma estatutaria, dispone que le corresponde a la Comunidad de Castilla y León, en los términos que establezcan las Leyes y las normas reglamentarias que en su desarrollo dicte el Estado, la función ejecutiva sobre el transporte de mercancías y viajeros que tengan sus origen y destino en el territorio de la Comunidad de Castilla y León, sin perjuicio de la ejecución directa que se atribuya al Estado.

Ahora bien, mediante Ley Orgánica 5/1987 de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, el Estado, amparado por el artículo 150.2 de la CE, delegó en las Comunidades Autónomas funciones de titularidad estatal en relación con los transportes por carretera y por cable, que se materializó, para la Comunidad de Castilla y León, en el Real Decreto 471/1989 de 28 de abril de traspaso de los medios personales, presupuestarios y patrimoniales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la referida Ley.

Este modelo de transporte segmentado territorialmente implica serias dificultades para acometer una organización integrada de los transportes, lo que ha dado lugar a abundante litigiosidad.

Tal y como declaró el Tribunal Constitucional en Sentencia 118/1996, de 27 de junio:

“No cabe negar que el transporte es un hecho económico de la mayor importancia ni que pueda afectar indirectamente a la seguridad de los ciudadanos, por más que sólo de manera remota incida sobre la regulación de las condiciones básicas que garanticen la igualdad de los españoles en el ejercicio de sus derechos.

Lo que parece claro es que, si es un hecho económico de gran importancia, la posibilidad de que el Estado, para ajustarlo al objetivo constitucionalmente legítimo de llevar a cabo una política económica común (STC 96/1984) y para adecuarlo a las exigencias de unidad de la economía nacional que requiere un mercado único (STC 64/1990), establezca criterios generales a tener en cuenta a la hora de efectuar el desarrollo normativo con tal de que se limiten a asegurar en ese sector específico la unidad de los principios básicos del orden económico, es constitucionalmente legítima [F.J. 10].”



En este sentido, la preservación y mantenimiento de la unidad de mercado preconizada desde la Unión europea, y la consecución del objetivo de un sistema común de transporte terrestre en el Estado, están garantizados en sus postulados principales por la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)- modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, para adaptarla al derecho europeo- que contiene preceptos que han sido declarados básicos por el Tribunal Constitucional, y la Ley 39/2003, de 17 de diciembre, del sector ferroviario, entre otras normas sectoriales.

Por lo que respecta a la materia que el proyecto de decreto regula, la LOTT establece con carácter básico lo siguiente:

“Artículo 4.2.-La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad y simplificación procedimentales, y eficacia en la gestión administrativa

De acuerdo con este orden de distribución de competencias, la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, establece que, para conseguir en el transporte público de viajeros la efectiva eficiencia y coordinación interadministrativa de los servicios autonómicos, la Administración de la Comunidad de Castilla y León podrá establecer, en las condiciones y zonas geográficas que de forma suficientemente motivada se determinen, la prestación conjunta de los servicios de transporte público escolar obligatorio y los de transporte de uso general de viajeros por carretera.

El Decreto 10/2022, de 5 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, atribuye a dicha Consejería, bajo la superior dirección de su titular, promover y dirigir la política en materia de transporte de viajeros en la Comunidad de Castilla y León.

1.2. Marco normativo en materia de transportes de viajeros

El proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León tiene su encaje normativo en el Derecho europeo, en la Constitución Española de 1978, en las disposiciones normativas estatales de carácter básico y en el ordenamiento jurídico de la Comunidad de Castilla y León. Entre estas normas jurídicas, destacamos por su importancia las siguientes:

Normas europeas

- **Reglamento (CE) nº 1370/2007** del Parlamento europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.
- **Reglamento (UE) nº 181/2011** del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.



- **Reglamento (CE) nº 1071/2009** del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.
- **Reglamento (CE) nº 1073/2009** del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006.
- **Reglamento (UE) nº 165/2014** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera.
- **Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento europeo y del Consejo** de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.
- **Directiva 2014/25/UE**, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE.
- **Directiva 2005/40/CE** del Parlamento europeo y del Consejo de 7 de septiembre de 2005 por la que se modifica la Directiva 77/541/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos de motor.
- **Directiva de ejecución 2014/37/UE** de la Comisión de 27 de febrero de 2014 por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

Normas estatales

- **La Constitución Española de 1978.**
- **Ley Orgánica 5/1987 de 30 de julio**, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.
- **Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril**, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
- **Ley 16/1987, de 30 de julio** de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- **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.
- **Ley 39/2015, de 1 de octubre**, del procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas.
- **Ley 40/2015, de 1 de octubre**, de régimen jurídico del sector público.
- **Ley 2/2015, de 30 de marzo**, de desindexación de la economía española.



- **Ley 1/2014, de 28 de febrero**, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social (Disposición final séptima, afecta a la fianza definitiva de los contratos de gestión de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera de uso general).
- **Ley 27/2013, de 27 de diciembre**, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.
- **Ley 19/2013, de 9 de diciembre**, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno
- **Ley 20/2013, de 9 de diciembre**, de garantía de la unidad de mercado
- **Ley 2/2011, de 4 de marzo**, de economía sostenible.
- **Ley 25/2009, de 22 de diciembre**, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- **Ley 38/2003, de 17 de noviembre**, General de subvenciones y su Reglamento aprobado por **Real Decreto 887/2006, de 21 de julio**.
- **Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero**, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.
- **Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre**, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- **Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre**, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- **Real Decreto 443/2001 de 27 de abril**, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.
- **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, aprobado en Consejo de ministros de 27 de abril de 2021.

Normas autonómicas

- **Ley 9/2018, de 20 de diciembre**, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.
- **Ley 7/2013, de 27 de septiembre**, de Ordenación, Servicios, y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (especialmente, Disposición adicional cuarta: *Integración de los servicios de transporte público de viajeros por carretera de uso especial y de uso general*; y Disposición adicional quinta: *Mapa concesional de transporte interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León*).
- **Ley 9/2014, de 27 de noviembre**, por la que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León y se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- **Ley 10/2014, de 22 de diciembre**, de Medidas Tributarias y de Financiación de las Entidades Locales vinculada a ingresos impositivos de la Comunidad de Castilla y León



(deroga el artículo 24 de la Ley 13/1998, de 23 de diciembre, de Medidas Económicas y Fiscales y Administrativas de Castilla y León y el Decreto 299/1999, de 25 de noviembre, por el que se regula el Derecho de preferencia en Castilla y León para la prestación de los servicios regulares de viajeros de uso especial).

- **Ley 5/2008, de 25 de septiembre**, de Subvenciones de la Comunidad de Castilla y León.
- **Ley 3/1998, de 24 de junio de 1998, de** accesibilidad y supresión de barreras y su Reglamento, aprobado por Decreto 217/2001, de 30 de agosto.
- **Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre**, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León.
- **Decreto 13/2019, de 16 de mayo**, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León.
- **Decreto 13/2018, de 17 de mayo**, por el que se regula el uso de un distintivo obligatorio para la identificación de los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor autorizados por la Comunidad de Castilla y León.
- **Decreto 30/2015, de 30 de abril**, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento de las mancomunidades de interés general.
- **Decreto 87/1988, de 12 de mayo**, por el que se establecen ayudas al servicio de transporte por carretera de viajeros de carácter rural para compensar sus obligaciones de servicio público.
- **Orden FYM/483/2019, de 17 de mayo**, por la que se establece el Área Territorial de Prestación Conjunta de Salamanca, para los servicios de transporte público de viajeros en taxi y la delegación del ejercicio de facultades en esta materia en el municipio de Salamanca.
- **Orden FYM/340/2015, de 20 de abril²**, por la que se establece el Área Territorial de Prestación Conjunta de Valladolid y su entorno, para los servicios de transporte público de viajeros en taxi y la delegación del ejercicio de facultades en esta materia en el municipio de Valladolid.
- **Orden FYM/22/2014, de 15 de enero**, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros por carretera en vehículos turismo.
- **Orden FOM/656/2009, de 25 de febrero**, por la que se aprueba el Reglamento de Régimen Interno del Consejo de Transportes de Castilla y León y de los Consejos Territoriales de Transporte.

² Ordenanza Reguladora del Área Territorial de Prestación Conjunta de Valladolid y su entorno (ATPCVA) de 19 de enero de 2018, declarada nula por Sentencia TSJ Castilla y León, de 22 de octubre de 2019.



- **Orden FOM/231/2009, de 9 de febrero**, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a la explotación de servicios deficitarios de transporte público permanente regular de uso general de viajeros por carretera.
- **Orden FOM/232/2009, de 9 de febrero**, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en régimen de concurrencia competitiva en materia de transporte y logística, modificada por Orden FYM/1404/2011, de 8 de noviembre.
- **Orden FOM/1482/2008, de 30 de julio**, de revisión del mínimo de percepción a establecer en los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en Castilla y León.
- **Orden FOM/1482/2008, de 30 de julio**, de revisión del mínimo de percepción a establecer en los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en Castilla y León.

1.3. Tabla de vigencias

La aprobación de esta norma no afecta a la vigencia de ninguna disposición anterior.

1.4. Principios de buena regulación normativa

La memoria de este proyecto recoge, de manera resumida, la justificación del cumplimiento de los principios de buena regulación normativa previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. De acuerdo con la Orden ADM/1835/2010, de 15 de diciembre, por la que se aprueba la *“Guía metodológica de mejora de la calidad normativa”*³, en aplicación del Decreto 43/2010, de 7 de octubre, el análisis de la necesidad y oportunidad de la norma implica el sometimiento de su proceso de elaboración a los principios de calidad normativa.

De manera más detallada, el cumplimiento de dichos principios es el siguiente:

Principio de necesidad:

El presente proyecto se justifica por la necesidad de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 54.6 de la Ley 9/2018, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León que dispone que la aprobación del Mapa de ordenación de transportes se llevará a cabo mediante Decreto de la Junta de Castilla y León. Al ser el Mapa de ordenación de transportes 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 **se hace necesario elaborar** la presente disposición como base o soporte jurídico ante el próximo vencimiento de los contratos concesionales de la red de transporte público de viajeros por

³ El Acuerdo 19/2019, de 12 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueban medidas de mejora de la regulación en el ordenamiento jurídico autonómico de Castilla y León para el período 2019 a 2023 prevé en su objetivo 1.C. la actualización de la citada Guía metodológica para el primer trimestre 2020.



carretera de Castilla y León. De manera más detallada este principio, junto con el de oportunidad, se analiza en el punto 2 de la presente memoria.

Principio de eficacia:

Desde el punto de vista de la Administración, el artículo 4 de la LOTT señala, con carácter básico, que la eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de estos.

Los principios declarados por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre en el artículo 3, e informadores del presente proyecto de decreto, buscan dotar a la red de transporte de viajeros por carretera y a sus infraestructuras complementarias de la máxima cobertura y accesibilidad, de modo que todos los núcleos de población de la Comunidad estén atendidos por el servicio público de una manera sostenible, entendido como tal en una acepción amplia que engloba no sólo un punto de vista financiero, sino también el respeto medioambiental. Esa garantía de movilidad, junto con la clarificación de competencias administrativas en todos los niveles de actuación, debe permitir conseguir a la Administración autonómica el cumplimiento de los principios del citado artículo 3.

Principio de Transparencia:

A la hora de acometer este proyecto de decreto, se ha considerado el ciudadano como el centro de esta regulación, al ser el destinatario último de lo que en él se establece; así, independientemente del objetivo técnico del texto, en todo caso se ha pretendido que, a la hora de adoptar decisiones con impacto y trascendencia en las potenciales personas usuarias del transporte público, su opinión y su participación sea tenida en consideración.

En cuanto a la tramitación del Mapa de ordenación del transporte se ha sustanciado una consulta pública previa a la redacción del texto, tal y como se establece en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y artículo 75.2 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, de Gobierno y la Administración de la Comunidad de Castilla y León⁴, para recabar la opinión de los agentes y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma, mediante la publicación de esta iniciativa en el Portal de Gobierno Abierto, dentro del espacio de participación: <http://participa.jcyl.es/>.

⁴ Los artículos 75,76 y 76 bis de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León han sido modificados por la Ley 1/2021, de 22 de febrero, de Medidas Tributarias, Financieras y Administrativas. Sin embargo, al amparo de lo establecido en la Disposición Final 21 de dicha norma tal modificación no entrará en vigor hasta tanto no se produzca el desarrollo reglamentario al que se refiere la nueva redacción del apartado 7 del artículo 76 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, , que deberá producirse en el plazo máximo de un año desde la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial de Castilla y León, lo que supone que al día de la fecha el régimen se mantiene inalterado.



La consulta pública previa ha estado abierta a sugerencias de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 75.2 de la Ley 3/2001, 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, sin que se formulase ninguna sugerencia al respecto.

Proporcionalidad:

En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa que se propone contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios. El respeto al principio de proporcionalidad se refleja en numerosas ocasiones en la norma –tal y como se explica a lo largo del punto dos de la memoria- el proyecto de decreto ofrece soluciones, alternativas e instrumentos viables para la consecución de los objetivos previstos en el mismo.

Eficiencia:

El proyecto de decreto no conlleva nuevas cargas administrativas ni restricciones de derechos o mercados; antes, al contrario, pretende, en los contratos de transporte público, simplificar y aclarar las relaciones entre la Administración y los contratistas, y entre las propias Administraciones, sin penalizar los derechos de las personas usuarias a la hora de utilizar el transporte público.

En el nuevo mapa de ordenación se concretan una serie de actuaciones que, racionalizando la red de transporte público de Castilla y León, y actuando directamente sobre la optimización de servicios, permiten mejorar la eficacia de los fondos públicos destinados a dicha red, fijando como premisa inquebrantable la garantía de dotar a todos los habitantes de Castilla y León de un servicio de transporte público suficiente y adaptado a las necesidades reales de cada territorio. De acuerdo con ello, el instrumento que regula el proyecto de decreto supone una más eficiente asignación de los recursos públicos, con un incremento de la oferta de servicios de transporte –tanto a nivel de expediciones como de conectividad- para multitud de localidades del entorno rural de la Comunidad.

Seguridad jurídica:

Aunque ya se ha mencionado dada su transversalidad con el resto de los principios analizados, el de seguridad jurídica se cumplimenta en el presente proyecto a través del reforzamiento del régimen competencial propio de cada nivel administrativo, evitando cualquier interferencia con el europeo, estatal o incluso local. El respeto competencial es máximo, pero a la vez se busca aclarar el marco de relación y las necesidades de coordinación derivadas de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

El texto del Mapa de Ordenación del transporte, además, y aunque pueda -y deba, como es lógico, tener contenido técnico sobre la materia regulada-, se ha redactado de manera que sea accesible para el ciudadano, simplificando en la mayor medida posible su redacción y



buscando la claridad en la exposición de conceptos, y empleando las mejores prácticas previstas en la Orden ADM/1835/2010, de 15 de diciembre, por la que se aprueba la *“Guía metodológica de mejora de la calidad normativa”*, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 43/2010, de 7 de octubre, por el que se aprueban determinadas medidas de mejora en la calidad normativa de la Administración de la Comunidad de Castilla y León ”.

Principio de accesibilidad

El proyecto utiliza un lenguaje sencillo con precisión técnica optándose por la utilización de los preceptos RAE (Diccionario Panhispánico de Dudas). El texto, además, y aunque pueda – y deba como es lógico, tener contenido técnico sobre la materia regulada, - se ha redactado de manera que sea accesible para el ciudadano, empleando las mejores prácticas previstas en la Orden ADM/1835/2010, de 15 de diciembre, por la que se aprueba la Guía metodológica de mejora de la calidad normativa, simplificando en la mayor medida posible la redacción y buscando la claridad en la exposición de conceptos.

Principio de responsabilidad

El proyecto de decreto es claro a la hora de que el ciudadano tenga que identificar el órgano administrativo responsable de la implementación de la norma, y prevé cauces de participación del ciudadano en el sistema del transporte.

Principio de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera:

Finalmente, en cuanto a los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, el Mapa de ordenación del transporte incide precisamente en la fórmula de regulación de la financiación en materia de transporte público, una necesidad que lleva siendo puesta de manifiesto desde hace muchos años por todos los agentes del sector. El Mapa de ordenación del transporte consagra el sistema previsto en el artículo 10 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, que establece la responsabilidad de las Administraciones Públicas para asegurar la adecuada sostenibilidad económico financiera de los servicios de transporte declarados servicio público conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1 de la citada ley, y dispone que los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general se financiarán con los ingresos tarifarios obtenidos directamente de las personas usuarias, así como con la explotación de otros recursos adicionales, y con las aportaciones públicas necesarias para el sostenimiento del servicio en caso de que éste sea deficitario, sin que ello pueda significar la eliminación del principio de riesgo operacional. Los recursos que se destinen por la administración autonómica para la financiación de los servicios públicos de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general se dirigirán preferentemente a asegurar la accesibilidad universal a estos servicios en todo el territorio de la Comunidad, con independencia del lugar de residencia de los ciudadanos. La administración autonómica dotará los recursos necesarios que garanticen una adecuada prestación del servicio de transporte rural bajo la modalidad de transporte a la demanda.



Además de la estabilidad entre Administraciones, en cuanto a la aplicación práctica a los servicios de transporte y a su impacto final en los fondos públicos, el presente proyecto lo que pretende precisamente es dotar a la Administración de las herramientas jurídicas necesarias para que, procediendo a la integración de contratos, tipos de transporte o usos (en estaciones), se pueda optimizar el resultado contractual, incrementando los ingresos y optimizando los costes, y obteniendo en la medida de lo posible sinergias en las explotaciones, y, por ello, mejorando el rendimiento de las imprescindibles aportaciones públicas para el sostenimiento de la red de transporte público.



2. INFORME DE NECESIDAD Y OPORTUNIDAD

De acuerdo con la Orden ADM/1835/2010, de 15 de diciembre, por la que se aprueba la *“Guía metodológica de mejora de la calidad normativa”*⁵, por el que se aprueban determinadas medidas de mejora en la calidad normativa de la Administración de la Comunidad de Castilla y León”, el análisis de la necesidad y oportunidad de la norma implica el sometimiento de su proceso de elaboración a los principios de calidad normativa:

2.1. Principios de Necesidad y Coherencia

En este apartado se define el problema, la realidad social y el compromiso político al que responde la norma (principio de necesidad), así como el resultado en coherencia con otros objetivos de las políticas públicas que desarrolla la Junta de Castilla y León, por ejemplo, de mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo, de sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono.

El objeto de este proyecto de decreto del Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León es 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. El proyecto se justifica por la necesidad de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 54.6 de la Ley 9/2018 que dispone que la aprobación del mapa de ordenación de transportes se llevará a cabo mediante decreto de la Junta de Castilla y León. El objetivo es configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural que facilite la accesibilidad de los habitantes a los servicios básicos (sanitarios, educativos, laborales...) y su relación con los centros urbanos de mayor entidad, contribuyendo a que los ciudadanos de las áreas rurales tengan las mismas oportunidades que los habitantes de las ciudades.

2.1.1. La importancia del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

La extensión territorial de Castilla y León, 94.227 km², -la Comunidad Autónoma más grande de España-, representa el 18,6% del territorio español, y supera a países como Portugal, Austria, Dinamarca, Hungría o Suiza.

Su densidad demográfica- no llega a 26 habitantes por km²- hace que sea una de las regiones de la Unión Europea -115 habitantes/km²- con menor densidad y la tercera más baja de España -con una media, a su vez, de 78 habitantes/km². Así mismo, existe una amplia dispersión geográfica de la población, de manera que los de 2.383.139 de habitantes según

⁵ El Acuerdo 19/2019, de 12 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueban medidas de mejora de la regulación en el ordenamiento jurídico autonómico de Castilla y León para el período 2019 a 2023 prevé en su objetivo 1.C. la actualización de la citada Guía metodológica para el primer trimestre 2020



los datos referidos a 1/01/2021, se dispersan en 2.248 municipios, y más de 6.100 localidades⁶.

Además, la mayor parte de los habitantes se concentra en los núcleos urbanos más importantes, y principalmente, en las nueve capitales de provincia –los 16 municipios de la región con más de 20.000 habitantes albergan más del 50% de la población-. Así, en Castilla y León, se ubica el 45% de todos los pueblos con menos de 500 habitantes de España; sólo 24 municipios tienen más de 10.000; 59 más de 5.000 y 623 municipios tienen menos de 100 habitantes; de manera que, el 88 % de los municipios de Castilla y León, están habitados por el 20 % de la población, y si tenemos en cuenta los núcleos, en el 92 % de ellos, vive sólo el 26 % de los habitantes de la Comunidad⁷.

Por otro lado, el envejecimiento de la población y los menores niveles de motorización privada -especialmente en el medio rural- determinan una mayor dependencia del transporte público para satisfacer la demanda de bienes y servicios esenciales. Según los datos obtenidos directamente por esta Dirección General -a través de la tecnología implementada en el sistema de “Transporte a la demanda”-, el 65 % de las personas usuarias de líneas de transporte público que discurren por zonas rurales, tiene más de 65 años, y de éstos, el 67 % son mujeres.

El transporte por carretera cubre más del 90% de los desplazamientos que se producen en el transporte interior de viajeros, destacando el vehículo privado sobre el resto de los modos. Sin embargo, dentro de los sistemas colectivos de transporte público, el autobús es el modo dominante por su versatilidad, eficiencia, seguridad, capilaridad y rentabilidad social. Llega prácticamente a todas las poblaciones de nuestra geografía, cubre toda clase de demandas y es capaz de dar respuesta a las necesidades de movilidad de la población especialmente cautiva del transporte público. El transporte de viajeros por carretera es el modo más económico para las personas usuarias, respetuoso con el medio ambiente y el más seguro, medido en términos de viajeros/km, transportados.

En nuestra región el transporte en autocar es vital, no solo por las razones expuestas, sino porque es un factor de cohesión y vertebración social y territorial de primer orden, garante, en todo caso, del derecho de acceso de todos los ciudadanos a los servicios públicos esenciales en óptimas condiciones de igualdad.

Desde un punto de vista medio ambiental, genera menores externalidades negativas, alcanzando ahorros considerables en emisiones (transporte a la demanda) a la atmósfera, y es tres veces más eficiente que el vehículo privado en términos de combustible por viajero/km transportado.

6 Fte. INE

7 Fte. INE



2.1.2. Vencimiento del actual sistema concesional en Castilla y León

La red actual de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general es administrada a través de contratos de gestión de servicio público bajo la modalidad principal de concesión administrativa. En consecuencia, y tras la entrada en vigor de la Ley 9/2018 de transporte público por carretera de Castilla y León, resulta imprescindible dotar a la Comunidad Autónoma de un marco regulatorio detallado que ordene y defina el sistema de transporte público regular regional para el futuro inmediato.

2.1.3. Obsolescencia del modelo concesional

La actual red regional de transporte público regular transferida por el Estado⁸ y con ochenta años de antigüedad⁹ continúa vigente hasta la actualidad bajo un régimen contractual obsoleto e ineficiente para dar respuesta a pesar de los esfuerzos realizados por el gobierno regional y los operadores del transporte para adaptarla a los nuevos requerimientos sociales de movilidad a la realidad de Castilla y León con más de 6.000 núcleos de población contando en la actualidad con más 190 operadores y 300 títulos concesionales.

2.1.4. Fijación de un régimen autonómico propio adaptado al marco regulador vigente

Se han producido importantes cambios en el mercado y en el sistema de transporte terrestre, tanto en el ámbito nacional como en el de la Unión Europea, acorde con las nuevas exigencias, ya citadas, a las que se debe adaptar necesariamente la legislación autonómica.

Destacan por su importancia, el Reglamento (CE) Nº 1370/2007 del Parlamento europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, y el Reglamento (UE) Nº 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.

Estos Reglamentos exigieron al Gobierno de España una revisión del régimen jurídico existente, finalmente establecido por la Ley 9/2013, de 4 de julio, que modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). Esta norma es de referencia para las Comunidades Autónomas, y heredera del régimen de transporte público fijado por las leyes de los años 40 del pasado siglo, que constituye el soporte normativo principal del actual sistema concesional, modificada y actualizada en diez ocasiones.

⁸ Real Decreto 2341/1982, de 24 de julio, el Ente Preautonómico castellano y leonés asumió competencias de concesión, autorización, explotación, inspección, y sanción de los transportes terrestres de viajeros por carretera íntegramente comprendidos en su ámbito territorial; Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en materia de transporte por carretera y por cable; Real Decreto 471/1989 por el que se traspasan a la Comunidad de Castilla y León los medios personales, presupuestarios y materiales adscritos al ejercicio de las facultades delegadas por la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio.

⁹ Las concesiones instauradas por las Leyes de coordinación y ordenación de los transportes mecánicos por carretera de 1947 son las que llegaron con sucesivas prórrogas a la convalidación que realizó la Ley 16/1987 de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres y que se transfirieron a la Comunidad de Castilla y León.



En nuestros días, es fundamental regular una red de transporte público coordinada con el resto de los modos, y coherente con otras políticas de la Comunidad Autónoma en sectores que convergen con el transporte: aspectos consustanciales de la ordenación del territorio, urbanismo, espacios naturales, o accesibilidad, son regulados desde la política de la movilidad sostenible.

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León (BOCYL, de 3 de enero de 2019) es el marco normativo del transporte regional por carretera para los próximos años. Se asienta sobre los mejores postulados del actual sistema concesional¹⁰, defiende un régimen común de transportes en todo el Estado, la coordinación e interconexión de redes, servicios e infraestructuras y el mantenimiento de la unidad de mercado.

2.1.5. Nueva ordenación territorial.

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre aporta soluciones y da respuesta a las nuevas necesidades de movilidad derivadas de la *Ley 7/2013, de 27 de septiembre de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León*, al contemplar los ámbitos territoriales de aplicación de los contratos de servicio público de transporte, tomando como referencia las “*Unidades básicas de ordenación y servicios del territorio*” y las “*áreas funcionales*” en el caso de los transportes metropolitanos.

Así mismo, desde esta perspectiva, regula la planificación y coordinación del transporte público, y reconoce como instrumentos para ello, entre otros: el Mapa de ordenación de transportes; los Consorcios de transportes; los Planes de movilidad sostenible; las Áreas territoriales de prestación conjunta o la coordinación de puntos de parada... En cualquier caso, se garantiza la coordinación entre el planeamiento urbanístico y la planificación del transporte.

2.1.6. Reconocimiento legal del transporte público como un derecho “universal” y servicio público esencial

Permite mejorar la cobertura espacial de la red de transporte público a todos y en todo el territorio:

- Universal. - La importancia del transporte público regular de viajeros, subrayada en el apartado 2.1.1 de esta Memoria, justifica y ampara uno de los objetivos del Mapa de Ordenación que da cobertura al presente proyecto normativo, como es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad

¹⁰ La Disposición Adicional segunda (*cambios de denominación*) de la Ley 9/2013, de 4 de julio, que modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, establece que “los términos de “concesión de transporte regular de viajeros” y “título concesional”, deberán considerarse sustituidos en la LOTT y las normas reglamentarias dictadas para ejecución y desarrollo, por el término “contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general”....en el mismo sentido, el términos “concesionario” se sustituirá por el de “contratista del servicio público”. Por otro lado, el Reglamento (CE) 1370/2007 utiliza la denominación “contratos de servicio público”.



universal. Hay que tener en cuenta que, a pesar del esfuerzo público inversor en la red de transporte de viajeros, aún existen 1.058 localidades¹¹ sin este servicio.

Con este fin, la Administración autonómica debe destinar preferentemente los recursos públicos para la financiación de los servicios de transporte público regular interurbanos de viajeros de uso general y así asegurar la accesibilidad universal en todo el territorio de la Comunidad, con independencia de lugar de residencia de los ciudadanos.

- Esencial. - Con la declaración de “Servicio Público”, este transporte se equipara a otros sectores de relevancia social, dada la transcendencia del transporte público como soporte de otros derechos fundamentales e instrumento insustituible para acceder en condiciones de igualdad al resto de los servicios básicos. La consideración de Obligación de Servicio Público de los nuevos contratos garantiza la prestación de los referidos servicios públicos incluso en los casos en los que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no los asumiría o no los asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución.

2.1.7. Reconocimiento de las singularidades de movilidad propias de Castilla y León: la ruralidad del territorio y su relación con los centros urbanos.

Las normas estatales en materia de transporte terrestre -menos aún las europeas- no pueden regular ni categorizar situaciones derivadas de la realidad demográfica y socioeconómica de Castilla y León, a las que resulta imprescindible dar una respuesta normativa específica para adecuarse a las peculiaridades propias de la red de transporte público de viajeros.

Por esta razón, la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, contempla una serie de medidas complementarias de la legislación estatal y otras singulares, cuya vigencia y necesidad se explica a continuación.

Así, afianza un sistema de transporte público regional determinado y moderno, adaptado a las nuevas necesidades de movilidad de Castilla y León; y refuerza aquellas medidas ya aplicadas que, especialmente en materia de transporte rural, están haciendo de la Comunidad Autónoma un referente en ámbitos territoriales de difícil cobertura. El objetivo es configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural que facilite la accesibilidad de los habitantes a los servicios básicos (sanitarios, educativos, laborales...) y su relación con los centros urbanos de mayor entidad, contribuyendo a que los ciudadanos de las áreas rurales tengan las mismas oportunidades que los habitantes de las ciudades.

El Movimiento Europeo de la Ruralidad (MER) ha hecho un llamamiento al Parlamento y a la Comisión europea, resaltando tres cuestiones principales:

- Las áreas rurales contribuyen a la “Estrategia Europa 2020”: hoy en día, la Unión Europea tiene una tendencia a centrarse, para incrementar la eficacia, en factores tales como la competitividad, áreas urbanas e innovación. Sin embargo, otros

¹¹ Entendido como cualquier asentamiento fijo de población con independencia de su naturaleza (entidad local menor, poblado, aldea, finca, urbanización...) donde haya necesidades de transporte con carácter regular.



objetivos, principalmente las áreas rurales, están siendo olvidados, cuando, en realidad, estas áreas, que suponen el 59% de la población europea y el 56% del empleo en la Unión Europea, producen riqueza y valor añadido.

- Lo rural y lo urbano se complementan: La estrategia de la política europea no puede exclusivamente centralizarse en un sistema de metrópolis. La singular cualidad espacial de Europa debe ser la conexión entre áreas urbanas y rurales. Las áreas rurales y periurbanas juegan un particular papel en esta relación, dada su importancia en términos de agricultura local, calidad paisajística, gestión medioambiental, empleo y cohesión social.
- Las áreas rurales son algo más que zonas agrícolas o de ocio: la Europa rural de hoy ha evolucionado y su economía se halla diversificada. La agricultura sigue siendo una actividad económica y territorial vital, pero los sectores secundario y terciario ocupan un gran papel en términos de empleo.

Sin embargo, las contribuciones que los territorios rurales pueden suponer para el crecimiento inclusivo, sostenible e inteligente destinado a la Estrategia Europa 2020 son poco reconocidas y explotadas, y las políticas europeas actuales no logran desarrollar todo su potencial. Las formas en que se implementan las medidas europeas nacionales y regionales a menudo generan un cambio de recursos financieros hacia las zonas más densamente pobladas. Pero los objetivos de la Estrategia se lograrán sólo integrando los territorios rurales en el crecimiento y la innovación europea. La pérdida de calidad en los servicios de salud, transporte y seguridad en los territorios rurales supone para sus habitantes un motivo de preocupación, y con frecuencia se traduce en una sensación de abandono.

En una de las acciones para el reconocimiento de los territorios rurales, el Movimiento Rural Europeo solicitó a la Comisión Europea elaborar un *Libro Blanco sobre la Ruralidad*, como un paso estratégico y una necesidad urgente para que el proyecto europeo tenga mayor éxito y lograr el bienestar de sus habitantes. Tres aspectos fundamentales justifican la necesidad de un *Libro Blanco sobre la Ruralidad*: a) las realidades y perspectivas de las zonas rurales no cumplen con los objetivos expresados en el Tratado de la Unión Europea y en la Estrategia Europa 2020 en cuanto a cohesión territorial, el desarrollo armónico y crecimiento sostenible, inclusivo e inteligente; b) el potencial de las zonas rurales, con su diversidad, no está suficientemente reconocido o explotado a la hora de lograr estos objetivos; y c) es importante que se tome en serio la ruralidad para que la política post 2020 realmente tenga en cuenta a las zonas rurales.

No se pretende hacer “borrón y cuenta nueva” con el anterior sistema, sino -muy al contrario-, aprovechar las mejores experiencias y buenas prácticas de estas décadas de gestión del transporte público para dotar al futuro sistema de la estructura y los elementos que permitan configurar una red de transporte público acorde a los actuales tiempos.

Las principales soluciones contempladas en el mapa de ordenación del transporte son las siguientes:



2.1.7.1. Servicios integrados zonales

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre, prevé los servicios integrados zonales como la fórmula preferente de prestación de los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general en Castilla y León. Los servicios integrados zonales comprenden todos o parte de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera titularidad de la Administración autonómica (tanto de uso general como especial) que se presten en una zona determinada, empleándose como zona de referencia el ámbito territorial de una o varias unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.

Los servicios integrados zonales, previstos de modo complementario en la normativa sectorial estatal, se convierten en la ley autonómica en la tipología preferente de articulación de la red de transporte público de Castilla y León, dado que son los que mejor se acomodan a sus características socio-territoriales, y que permiten cumplir los objetivos enunciados en la misma relativos a dotar de la máxima cobertura en el territorio (y especialmente el rural); facilitar la accesibilidad de todos los habitantes a los servicios básicos; y en definitiva garantizar la adecuada movilidad de los ciudadanos en transporte público, especialmente en las zonas de menor densidad de población.

Con esta modalidad de concesión zonal se reduce en gran medida el número de concesiones actual, ya que se integran las diferentes fórmulas de prestación de servicios, es decir, el transporte regular convencional, el transporte a la demanda y el especial escolar.

El transporte regular vertebrará el territorio sirviendo las relaciones más potentes, constituyendo el transporte a la demanda el mejor complemento al transporte regular en un territorio con baja densidad de población y muy dispersa.

El nuevo sistema contempla la conexión de núcleos de población con el nodo de población de influencia rural o con el municipio del área funcional estable, ya tenga o no proximidad, así como entre las zonas de influencia socioeconómica, polos industriales y áreas funcionales estables, y con las líneas estatales y otros modos de transporte.

2.1.7.2. Transporte a la Demanda

Por Transporte a la Demanda se entiende el sistema de gestión del transporte público regular interurbano de viajeros por carretera, registrado por la Junta de Castilla y León, que constituye una de las señas de identidad de la Comunidad autónoma en la materia.

Esta forma de gestión permite que los servicios se programen y presten previa petición del usuario a una Central de Reservas. Para ello, la Administración ha establecido –de forma directa o indirecta– un sistema de gestión de reservas que garantiza la plaza gestionada a través de la reserva previa formulada por el potencial usuario.

El transporte a la demanda será el sistema en las zonas, franjas horarias o tipos de explotación en las que no se justifique económicamente, o no sea posible ni rentable la implantación de servicios convencionales.



El éxito de este sistema, replicado en otras regiones de España y de Europa, se basa en la incorporación de las nuevas tecnologías, que proporcionan una serie de beneficios y ventajas para las personas usuarias, los operadores y la propia administración.

Beneficios y ventajas que son la garantía principal en la que se apoya la Comunidad Autónoma para cumplir con uno de los objetivos principales de la Ley como es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal.

2.1.7.3. Prestación conjunta de servicios.

Como herramienta adicional de optimización de los recursos destinados al transporte público, se prevé la utilización conjunta de los servicios de titularidad de la Administración, no sólo para mejorar la eficiencia económica, sino también minorar las emisiones contaminantes, objetivo transversal de todas las políticas de la Junta de Castilla y León.

Se trata de un transporte público regular para prestar simultáneamente servicios de uso general (dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado) y de usos más restringidos (grupos específicos de personas usuarias -escolares o trabajadores-) compartiendo un mismo vehículo, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Administración.

Simplemente se basa en reservar determinadas plazas en el transporte público regular de uso general para ser utilizadas exclusivamente por colectivos homogéneos posibilitando la “integración” de rutas de transporte de uso especial.

Esta forma de transporte ya se viene aplicando desde hace tiempo en otras regiones y está prevista en artículo 75.2 párrafo segundo de la LOTT¹². La Junta de Castilla y León, antes de decidirse a utilizar la citada previsión legal estatal, puso en práctica en el ámbito específicamente escolar, un proyecto piloto en las provincias de Segovia y León con resultados muy positivos, determinantes de su extensión al resto de las provincias y de un marco jurídico específico sustentado hoy en día en el Decreto 13/2019, de 16 de mayo, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León (BOCYL de 21 de mayo de 2019). El valor añadido que aporta esta regulación en Castilla y León deriva del control de la seguridad del uso compartido, mediante la aplicación del sistema de transporte a la demanda a su gestión, que permite conocer el número de viajeros con antelación suficiente y, de esta forma, programar adecuadamente las reservas y el propio viaje. Así mismo se respeta las condiciones de seguridad, características técnicas de los vehículos y resto de exigencias previstas en la normativa específica para el transporte de escolares y menores. Esta medida se ha evidenciado como una forma eficiente, segura y eficaz de configurar la movilidad en las zonas rurales.

¹²Art 75.2 LOTT: “En todo caso, el contratista estará obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así se lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones para el transporte de estudiantes o trabajadores hasta y desde centros docentes o de trabajo de titularidad pública. En dicho supuesto, la compensación que reciba el contratista de la Administración que reserve las plazas no podrá ser nunca superior a la cuantía que resulte de la aplicación de la tarifa ordinaria del servicio”.



2.1.7.4. Determinación de ámbitos de actuación territorial para la planificación y coordinación del transporte público.

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre, distingue tres ámbitos de actuación territorial a los efectos de la aplicación al modelo de ordenación del territorio de Castilla y León de los principios contenidos en el mismo:

- 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.

El Mapa de ordenación del transporte se adapta a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y se coordina con el resto de los modos de transporte. Las Áreas Funcionales tienen un tratamiento diferenciado en relación con el resto de los servicios de transporte, prevaleciendo el transporte regular frente al transporte a la demanda. La coordinación con el resto de los modos de transporte se llevará a cabo de manera funcional, es decir creación específica de transporte en aquellas áreas en las que el tamaño y población residente así lo aconsejen bajo la modalidad de transporte metropolitano, y con la creación de aquellas estructuras administrativas con competencia en su gestión (Consortios o Mancomunidades de Interés General Urbanas).



2.1.8. Regulación del transporte urbano y metropolitano.

La sucesiva desregulación por parte del Estado del transporte urbano, sobrevenida por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional ha obligado a recoger en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, las medidas relacionadas con esa tipología de transporte.

Se diferencia entre el transporte urbano en autobús y en vehículos de turismo; en relación con estos últimos se regula en detalle el régimen de las autorizaciones del taxi, tanto urbano como interurbano. Al mismo tiempo, para evitar el vacío legal que podría producirse por la derogación de la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, se prevé específicamente un régimen de infracciones y sanciones para el transporte urbano de viajeros.

Por otro lado, sustituyendo la regulación contenida en la Ley 15/2002, de 28 de noviembre y mejorándola de acuerdo con la experiencia práctica de su aplicación (en ámbitos como Salamanca, Burgos, Segovia, León y Valladolid), la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, contempla adicionalmente entre los instrumentos de ordenación de los servicios de transporte público regular interurbano, los anteriormente denominados “*Planes Coordinados de Explotación*”, que ahora se recogen como Planes de Movilidad Sostenible de Transporte Urbano y de Transporte Metropolitano a los que se dotan de una mayor agilidad para su tramitación, al mismo tiempo que se refuerza la coordinación intermodal.

Por último, la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, recupera un instrumento de coordinación del transporte intermunicipal en taxi que ya existía con la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, las “*Áreas Territoriales de Prestación Conjunta*” pero ahora se les da un nuevo sentido otorgando el protagonismo a las mancomunidades de acuerdo con lo previsto en la legislación de ordenación del territorio, y diferenciando según que el Área Territorial se constituya en la Áreas funcionales estables o en otras unidades de ordenación pues sólo en el segundo supuesto es necesaria la autorización de la consejería competente en materia de transportes.

2.1.9. Evolución a un sistema de transportes eficiente, seguro, moderno y de calidad.

La intención clara y decidida, tanto de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, como del presente proyecto normativo de desarrollo, es realizar un salto cualitativo en el transporte público, que permita evolucionar hacia unos servicios más eficientes, seguros, eficaces, cercanos al ciudadano, modernos y de calidad; por ello, ofrece soluciones y alternativas viables para facilitar la transición a un sistema de estas características:

2.1.9.1. Sistema eficiente de transporte.

Un transporte eficiente es aquél que lo es desde un punto de vista económico, social y medioambiental.

En Castilla y León, la eficiencia social del transporte público de transportes por carretera es incuestionable, dadas las características socio-territoriales de esta Comunidad, tal y como



se ha explicado anteriormente. Además de contribuir a la cohesión del territorio, ser flexible en su desempeño y requerir menores requisitos de inversión en infraestructuras, resulta especialmente relevante para aquellos sectores de la sociedad menos favorecidos, al ser un modo más barato que cualquiera del resto de modos concurrentes. En cualquier caso, el presente proyecto prevé instrumentos para dar respuesta a las singularidades de movilidad propias de Castilla y León (ver punto 2.1.7).

Desde un punto de vista medioambiental, el nivel de eficiencia del transporte público interurbano en autobús es destacable, ya que reduce los impactos medioambientales, evitando la emisión a la atmósfera de millones de toneladas de CO₂ (las emisiones de CO₂ por viajero del autobús son seis veces menores que el automóvil), y posibilitando un gran volumen de ahorro en consumo de combustible (es tres veces más eficiente que el vehículo privado en términos de litros de combustible por viajero/kilómetro transportado). No obstante, tal y como se recoge en algunos documentos publicados por la UE¹³, el transporte es una de las fuentes de emisión de gases de efecto invernadero y ha de realizar una importante reducción en los próximos años. Así mismo, el trascendental Acuerdo de París para el Cambio climático -ratificado por España en 2017- supone el compromiso del Estado español, para la reducción de la emisión global de CO₂. Por supuesto el transporte, ha de ser una de las piezas fundamentales para reducir esta emisión. En este contexto, la Comisión Europea en su Comunicación de 20 de julio de 2016, titulada *“Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones”*, anunciaba que, a fin de cumplir los compromisos asumidos por la Unión Europea en la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio Climático, celebrada en París en 2015, la descarbonización del sector del transporte debe acelerarse y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero y las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte van a necesitar encaminarse claramente hacia el nivel de cero emisiones a mitad de siglo. Esto puede lograrse mediante una serie de iniciativas políticas, como medidas que apoyen un cambio hacia el transporte público y el uso de la contratación pública para fomentar vehículos limpios. De manera similar, la Comisión en su Comunicación de 31 de mayo de 2017 titulada *“Europa en movimiento: una agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos”*, señala que el incremento de la producción y de la aceptación de los vehículos limpios, unas infraestructuras de combustibles alternativos y unos nuevos servicios de movilidad que aprovechen la digitalización y la automatización de la Unión ofrecerán múltiples beneficios a los Estados miembros e industrias de ciudadanos de la Unión. También, la Comisión en su Comunicación de 8 de noviembre de 2017, titulada *“Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones: una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores”*, presenta una serie de medidas orientadas a la oferta y a la demanda cuyo objetivo es situar a la Unión en la senda hacia la movilidad de bajas emisiones y reforzar la competitividad

¹³ Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el futuro de los transportes para 2050, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» publicado el 28 de marzo de 2011- revisado el 29 de julio de 2015.



del ecosistema de la movilidad de la Unión; fruto de ésta última Comunicación es la Directiva(UE) 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, y que tiene por finalidad promover y estimular el mercado de vehículos limpios y energéticamente eficientes y mejorar la contribución del sector del transporte a las políticas en materia de medio ambiente, clima y energía de la Unión.

De acuerdo con ello, el presente proyecto apuesta por la movilidad sostenible, la reconoce expresamente como uno de los principios básicos que deben regir su aplicación y hace visible su definición. Pero no se queda en una mera declaración de intenciones, sino que prevé una serie de medidas e instrumentos para lograr un sistema de transporte sostenible como son: los planes de movilidad sostenible-tanto urbanos como metropolitanos- y en los que se prevé entre su contenido mínimo la calidad del aire, el ruido y la huella de carbono; la exigencia de certificaciones de gestión medioambiental sobre los procedimientos empleados por parte de los operadores en la explotación de servicios de la red de transporte público; la promoción por parte de la Administración de la aplicación de criterios de gestión medioambiental orientados al cumplimiento del sistema comunitario de gestión y auditorías medioambientales (EMAS); la intermodalidad como criterio de ubicación de las estaciones de transporte y su incidencia medioambiental, especialmente en lo relativo a la influencia en la calidad del aire y del ruido; la aplicación de sistemas de gestión de los servicios de transporte respetuosos con el medio ambiente, como es el caso del *Transporte a la demanda* (dado que el servicio sólo se presta si hay una petición previa del ciudadano, se evita recorridos innecesarios o en vacío, y por tanto se consume menos combustible y se reduce las emisiones contaminantes).

De un modo específico, en los pliegos de licitación se preverán mecanismos de obligatoriedad o de valoración de propuestas que mejoren de manera real la calidad del aire minimizando las emisiones de los autocares; todo ello a través, principalmente, de la toma en consideración de la renovación de los vehículos adscritos en función de su nivel de emisiones (algo que podría hacerse en función de múltiples valores, como la medición de la Huella de Carbono del servicio; o el tipo de etiqueta asignada -Cero, ECO, B, C- de la flota utilizada en las líneas).

Desde un punto de vista económico, el principio de eficiencia es una constante en todo el texto reglamentario y base inspiradora del mismo para dar respuesta a un uso racional de los recursos públicos. Se pretende conseguir la máxima satisfacción de las necesidades de las personas usuarias mediante la adecuada utilización de los recursos públicos que posibiliten la obtención del mayor rendimiento de estos.

Para ello, los instrumentos que se prevén en el Mapa de Ordenación del transporte son fundamentalmente los siguientes:

a) Generalización de la gestión a través del Transporte a la Demanda.



Se configura como un sistema de gestión que se debe aplicar con carácter ordinario y de forma preferente a todos los servicios de escasa ocupación que no permitan cubrir los costes de explotación. Así se aplicará a todas las tipologías de transporte, ya sea en áreas, localidades, núcleos o urbanizaciones dispersas o poco pobladas, o prestadas a través de servicios integrados zonales.

En este sistema, el servicio sólo se presta si hay una petición previa del ciudadano¹⁴, lo que evita así recorridos innecesarios o en vacío (75% menos de kilómetros que un servicio regular, convencional o presencial).

Ello supone:

- Eficiencia económica: ahorro de costes
- Eficiencia energética: menor consumo de combustible
- Sostenibilidad: menores emisiones (CO₂, NO_x...)
- Beneficios de gestión:
 - para la Administración: al actuar de intermediario entre viajero y operador incrementa la seguridad y control de la empresa; permite tener información exacta y fiable de la demanda real y de las expectativas de movilidad de los ciudadanos. Con este fin, el presente proyecto prevé como un requisito para la prestación de servicios de transporte a la demanda, el establecimiento de un sistema de control, dotado de los elementos necesarios para asegurar la información en tiempo real del desarrollo de los servicios, así como la supervisión y solución de las posibles incidencias en su prestación, permitiendo igualmente la transmisión de información y la interacción entre personas usuarias, administraciones participantes y operadores
 - para el contratista: optimiza sus recursos; mejora el tratamiento de alarmas e incidencias; perfecciona la programación de horarios y recursos utilizados; facilita los enlaces con otras rutas de transporte e incrementa la productividad de sus empresas
 - para el ciudadano: facilita y asegura su desplazamiento; simplifica el uso de los servicios porque obtiene información en tiempo real de las condiciones itinerantes del transporte y le permite optimizar el tiempo de viaje.

b) Producción de economías de escala mediante la integración de servicios de transporte. Se contemplan varias herramientas, entre las que destacan:

- Diseño de la red y delimitación territorial y poblacional de cada contrato: la Administración autonómica diseña la red de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general y establecerá el ámbito espacial de cada contrato de servicio público, procurando integrar todos los tráficos regulares existentes en dicho ámbito competencia de la Comunidad bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad social, económica y ambiental. Ello permitirá mejorar la cobertura espacial de la red

¹⁴ El ciudadano interactúa con la administración y el operador del servicio a través de métodos telefónicos y telemáticos para hacerle llegar sus necesidades de transporte



de transporte público y atender a una población susceptible de generar ingresos autosuficientes a cambio de una oferta de transporte sostenible por sí misma en las prestaciones básicas, sin perjuicio de las obligaciones de servicio público que la Administración pueda imponer y que se obliga a sufragar.

- Servicios integrados zonales como forma preferente de prestación, para incrementar las sinergias de explotación.
- Usos compartidos en el transporte, de acuerdo con las condiciones que ya se han mencionado (prestación conjunta de servicios).
- Absorción, en el caso de que suponga una mejora efectiva, de tráficos autonómicos prestados por servicios estatales.
- Transportes metropolitanos: se refuerza este transporte “de cercanía” desde la coordinación con las demás entidades con competencia en la materia y la planificación a través de instrumentos como son los planes de movilidad sostenibles.

c) Competitividad empresarial

La competitividad en las empresas se fomentará a través de las siguientes actuaciones:

- Control de costes a través de diferentes parámetros, entre otros:
 - Aplicación de nuevas tecnologías a la gestión.
 - Control de la demanda directamente por la Administración.
 - Revisión de tarifas en función de resultados (calidad del servicio).
 - Flota adaptada a las necesidades de la demanda.
- Ingresos:
 - Incremento de ingresos por captación de nuevos viajeros debido a:
 - Aumento de la oferta de servicios (políticas de atracción a las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio).
 - Expediciones y horarios adaptados a las necesidades de los pasajeros.
 - Menor coste/usuario del transporte público que el transporte privado.
 - Se fija un marco regulador económico-financiero muy contractualizado y estable que define las contraprestaciones de las partes –Administración y contratistas– con claridad y seguridad, especialmente las asumidas por la Administración a través de las Obligaciones de Servicio Público (OSP).

d) Régimen tarifario:

Persigue garantizar una efectiva competencia y modernizar el sector empresarial del transporte regional mediante una eficaz colaboración público-privada, que consiga una mayor eficiencia y competitividad y atienda a criterios de calidad y seguridad en la prestación del servicio.



Se incluye la previsión de un título tarifario integrado con validez en toda la Comunidad Autónoma, así como redunda en la implantación de Sistemas Inteligentes de Transporte para el control detallado de costes e ingresos por parte de la Administración.

Por último, se facilitará el transbordo, fomentándose la utilización de regímenes tarifarios simplificados y multimodales.

El nuevo sistema de fijación de precios incorpora, finalmente, un sistema de incentivo o penalización basado en el cumplimiento de los índices de calidad objetiva y seguridad que se establezcan para cada contrato. Se pretende con ello involucrar a las empresas operadoras en la gestión de los servicios y en la mejora efectiva de los niveles comprometidos de calidad y seguridad, todo ello con la intención última de incrementar la cuota de uso del sistema de transporte público de Castilla y León, y la satisfacción máxima de las necesidades de las personas usuarias para contribuir a un sistema de movilidad realmente sostenible.

Se establece el denominado “bono rural” cuyo objetivo es implantar un sistema de pago para las rutas de transporte a la demanda para controlar el acceso a las mismas, e impulsar la conectividad de los núcleos rurales y fomentar su utilización por los habitantes de los pueblos, de modo especial, los jóvenes, mayores y personas de escasos recursos que en ellos residen.

e) Flexibilidad de las condiciones de explotación e implicación del contratista.

Con este proyecto de decreto, se pretende conseguir, en lo que atañe a las relaciones de la Administración y los contratistas:

- Incremento de la colaboración público-privada.
- La transferencia de riesgo al sector privado y correlativamente un mayor control por la Administración.
- Establecimiento de procedimientos ágiles y flexibles en la gestión para adaptarlos a los cambios en la movilidad de los ciudadanos.

Ello permitirá a la Administración, ejercer un mayor control sobre la demanda de transporte y la gestión del servicio público, reforzando la transparencia y asegurando una mayor eficiencia y eficacia del servicio.

Las relaciones entre Administración y contratista siguen las nuevas tendencias marcadas por la simplificación administrativa y la tramitación telemática, procurando que las comunicaciones y el intercambio de información se realice por vía electrónica.

Para situaciones transitorias que no admiten demora se prevé una autorización provisional que permite satisfacer las necesidades perentorias de movilidad de los ciudadanos.

- En definitiva, se refuerza y promueve la implicación del contratista en la prestación del servicio.



2.1.9.2. Transporte público moderno, de calidad y seguro.

- a) Se incorporan a la red de transporte público los Sistemas Inteligentes de Transporte que sean más adecuados en función del servicio al que se apliquen y se prevé específicamente la obligación de la Administración de promover el acceso telemático de los ciudadanos y empresas a la red de transporte público, así como su interrelación a través de medios electrónicos.

En los pliegos de prescripciones técnicas se contemplarán una serie de mejoras a cumplir por los nuevos contratistas, entre las que destacan:

1.-Sistema electrónico de pago (SIEP)

Todos los vehículos adscritos al servicio público deben contar con un sistema electrónico de pago, de manera que puedan operar con una tarjeta de transporte, llamada MOVICYL, que tendrá interoperabilidad en toda la Comunidad de Castilla y León. Es decir, los sistemas de información y los procedimientos a los que estos dan soporte compartirán datos y posibilitarán el intercambio de información y conocimiento entre ellos.

Este equipamiento debe tener conexión con el equipamiento embarcado de localización, siguiendo los procedimientos y protocolos que se planteen para este proceso, con el objetivo de poder enviar información en tiempo real al Centro de Control de la Junta de Castilla y León con datos reales de la ocupación del vehículo, y descargar diariamente la información del ticketing al Centro de Control.

Dentro del sistema SIEP, se distingue:

- Centro de Control de Billetaje: coexistirán dos Centros de Control, un Centro de Control del operador (para el contrato) y un Centro de Control de la Junta de Castilla y León (que abarca todo el sistema de transporte). Estos Centros de Control comprenden todos los sistemas, hardware y software, comunicaciones y servicios de mantenimiento, garantizando el funcionamiento continuado del sistema, proporcionando las herramientas necesarias para garantizar una correcta explotación. Almacenamiento y control de los datos de explotación de acuerdo con las especificaciones que determine la Junta de Castilla y León y por último la transmisión y recepción de los datos entre los dos Centros de Control existentes, de acuerdo con los protocolos de comunicaciones basados en estándares que la Junta de Castilla y León determine.

El Centro de Control de Billetaje de la Junta de Castilla y León debe ser capaz de hacer los cálculos para determinar los “Malus”, es decir la repercusión económica de las penalizaciones o reducciones porcentuales sobre los ingresos del contrato determinados de acuerdo con lo establecido en el título contractual, relativo al grado de cumplimiento de las características del servicio.

- Equipamiento de billetaje embarcado: los vehículos deben disponer de equipos embarcados que tenga capacidad para emitir billetes sencillos y



validar los diferentes títulos de transporte en los diferentes soportes que se soliciten en los pliegos de prescripciones de los contratos. Deben disponer de los interfaces necesarios que permitan el envío y recepción de ficheros con el Centro de Gestión local, así como la integración con el SAE embarcado.

Las principales funcionalidades de este sistema deben permitir:

- El pago en metálico emitiendo un ticket de billete ordinario en papel.
- El pago mediante tarjetas EMV que soporte los diferentes títulos de transporte asociados a la tipología de servicios que deban prestarse en cada momento (bonos rurales, bonos metropolitanos, etc.).
- El pago mediante la tarjeta MOVICYL que soporte los diferentes títulos de transporte asociados a la tipología de servicios que deban prestarse en cada momento (bonos rurales, bonos metropolitanos, etc.).
- El pago mediante código QR.
- El pago con teléfonos móviles (tecnología NFC), relojes, pulseras, llaveros, smartwatches, etc.
- La actualización de firmware y / o software, del sistema de ticketing de forma remota a través del SAE.
- Tener capacidad para validar los diferentes medios de pago y la emisión de tickets en papel.
- Disponer de una pantalla para el conductor y display para el usuario.
- Disponer de conexión con el SAE para la realización de la configuración del equipo y para la configuración automática de la parada.
- Disponer de conexión con validadoras externas, en caso de que haya validadoras en el vehículo.
- Cumplir con los requisitos de robustez especificados.
- Contratación opcional de equipos de validación embarcada.

Hay que señalar que los lectores necesarios para validar los diferentes medios de pago, citados anteriormente (Smart cards, EMV, teléfono móvil, código QR), deberán cumplir las condiciones especificadas en los pliegos de contratación, la Administración indicará las condiciones de homologación de dichos lectores.

2.-Sistema de ayuda a la explotación (SAE):

Dentro del sistema de ayuda a la explotación hay que distinguir:

- Centro de control SAE: coexisten también, dos centros de control SAE, uno perteneciente al operador que controla el contrato correspondiente y otro centro de control SAE en la Junta de Castilla y León que controla todo el sistema de transporte.

Son centros de control y gestión de la explotación, que comprenden todos los



sistemas, hardware y software, comunicaciones y servicios de mantenimiento garantizando, el funcionamiento continuado, el mantenimiento y control de los datos de explotación de acuerdo a las especificaciones que determine la Junta de Castilla y León, la exportación de datos basados en el estándar SIRI mediante servicios web, y la transmisión y recepción de los datos entre el Centro de Control local del contratista y un futuro Centro de Control Suprarregional de la Junta de Castilla y León, de acuerdo con los Protocolos de comunicaciones basados en estándares que la Junta de Castilla y León determine.

- El equipamiento embarcado en los vehículos para permitir el funcionamiento del SAE: debe disponer de un equipo que permita el control de todo el sistema móvil, debe de estar dotado de los interfaces mínimos necesarios para su conexión con los diferentes elementos embarcados y especificados en los pliegos de prescripciones, así como conexión con el Centro de Control tanto de la Junta de Castilla y León como con el Centro de Control del operador.

El equipamiento debe ser modular y escalable, y prever a futuro las adaptaciones necesarias, sobre el mismo equipo, para la puesta en marcha de nuevas funcionalidades que en su momento se determinen por la administración competente.

El Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) está basado en sistemas de localización geo posicionada por satélite, y comunicaciones de datos de última generación, llamadas de voz, funcionalidad de manos libres para el conductor, funcionalidad de seguridad embarcada mediante pisón de emergencia y micrófono ambiente, sincronización horaria de toda la flota con la hora GPS, alta capacidad de conectividad futura. Opcionalmente se podrá contratar videovigilancia embarcada y paneles de información en parada. Deberá proporcionar información en tiempo real de la posición de los vehículos y de la ocupación de estos, en definitiva, deberá permitir al contratista analizar los datos del servicio para su mejor funcionamiento, ya sea mediante la explotación de la información recopilada localmente o mediante consulta al Sistema Central que recibirá dicha información.

Para que toda la información esté coordinada, debe remitirse la misma cada 30" al Centro de Control de la Dirección General de Transportes, para su análisis y proceso, y será el elemento básico para el correcto funcionamiento de todos los dispositivos:

Avance de parada de manera automática en el pupitre del conductor.

Envío de datos al Centro de Control para su conocimiento en tiempo real.

- b) Se prevén exigencias específicas de calidad, a través de certificaciones tanto en materia de explotación de los servicios como de su gestión medioambiental. Al mismo tiempo se regula la realización de controles de calidad por parte de la Administración a través de indicadores objetivos de seguimiento del servicio público



de transporte.

Además de lo anterior, la Administración impulsará el empleo de elementos de mercadotecnia para la promoción de los servicios y la difusión de la información entre los que destaca el uso de una identidad corporativa homogénea en los servicios en función de cada tipología de transporte.

2.1.10. Compromiso del Gobierno regional.

- Se trata de un compromiso asumido por el presidente de la Junta de Castilla y León en su discurso de investidura de 1 de abril de 2022:

“Especialmente, queremos mejorar la conectividad de Castilla y León, fortaleciendo las infraestructuras de comunicación y transporte. Mejoraremos la movilidad y el transporte de las personas y su acceso a los servicios públicos. Ampliaremos el transporte gratuito a la demanda a todas las localidades, todos los días, y con mayor frecuencia. Vamos a crear el «Bono Joven Rural», de transporte interurbano gratuito para los jóvenes en el medio rural, Y el «Bono Veinte», con tarifa plana de 20 euros para el transporte metropolitano”.

- Se anunció por la consejera de Movilidad y Transformación Digital en su comparecencia de investidura de 18 de mayo de 2022:

- *“En lo relativo al transporte público de viajeros, estructuraré mi intervención en los siguientes puntos: - Nueva movilidad pública-Mapa de Ordenación del transporte público - Proyecto integral de transformación tecnológica y digital - Ayudas a la explotación - Transporte a la demanda y movilidad rural gratuita. - Movilidad en áreas urbanas y periurbanas - Políticas de movilidad para fijar población - Transporte público de viajeros por ferrocarril - Taxi y VTC - Reforma y modernización de estaciones de autobuses.*

NUEVA MOVILIDAD PÚBLICA Esta será la legislatura en la que se hará efectiva la nueva movilidad pública en Castilla y León. La legislatura en que se implante un nuevo sistema concesional y se pongan en funcionamiento los nuevos contratos de concesión de servicio público. Con estas premisas, desarrollaremos un modelo de movilidad pública comprometido con la ciudadanía, la sostenibilidad y la modernización tecnológica. Una nueva movilidad pública, eminentemente rural, que permita el acceso de los castellanos y leoneses a los servicios básicos en condiciones de igualdad, independientemente del lugar donde vivan.

En primer lugar, aprobaremos el decreto normativo que ampara el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros, como proyecto que ha de regir la movilidad de Castilla y León en los próximos 10 años. En esta Legislatura, impulsaremos la tramitación de los nuevos proyectos de explotación, que recogerán, entre otras, las circunstancias relativas a la prestación del servicio (rutas, horarios, número de expediciones, paradas), los vehículos (número, antigüedad, aspectos tecnológicos y medioambientales) o el coste y financiación de los servicios.... y que servirán de base para la redacción de los nuevos pliegos, que regirán la licitación de los nuevos contratos de concesión de servicio público. En



estas actuaciones se buscará la máxima participación, con el objetivo de mantener el consenso que ha presidido todo el proceso de implantación del nuevo modelo de movilidad. Consenso, cuya muestra más reciente la tenemos en el Acuerdo alcanzado con las Organizaciones Sindicales y Empresariales, con mayor representatividad del sector de transporte público regular de viajeros por carretera (CCOO, UGT y FECALBUS) para garantizar la defensa de los derechos sociales, unidos a las futuras licitaciones de las concesiones derivadas del nuevo Mapa de Transportes. Todo ello supondrá, en definitiva, la reestructuración integral de las concesiones de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, garantizando con ello ese nuevo modelo de movilidad pública al servicio de la ciudadanía comprometido con la accesibilidad universal, la intermodalidad, la sostenibilidad medioambiental, la sostenibilidad económica del servicio público y la modernización.

PROYECTO INTEGRAL DE TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA DIGITAL Se trata de un proceso de reordenación y reestructuración del sistema de transporte público de viajeros, que confluye con la ventana de oportunidad que nos brindan los fondos europeos NEXT GENERATION, que nos va a permitir también abordar un proyecto integral de transformación tecnológica digital: El proyecto de “Implantación de un Sistema tecnológico ITS para el nuevo modelo de transporte en Castilla y León”, que cuenta con un importe total de 20,7 M€, de dichos fondos. Se trata de un proyecto que permitirá desplegar en Castilla y León un sistema de transporte público de viajeros por carretera conectado, moderno y de calidad, adaptado a las necesidades de movilidad propias de esta Comunidad.

AYUDAS A LA EXPLOTACIÓN Quiero destacar el enorme esfuerzo realizado por la Consejería en relación con las ayudas a la explotación de los servicios deficitarios o de débil tráfico para garantizar la prestación del servicio público esencial, así declarado por Ley. A pesar de la considerable disminución de viajeros como consecuencia de la pandemia, tras el periodo del confinamiento, recuperamos el 100% de la oferta de transporte público de viajeros, en todas sus franjas horarias, y desde entonces la hemos mantenido. Ello ha supuesto un relevante incremento de las ayudas a la explotación, pasando de los 13 M€ en que se sitúan anualmente a 27,5 M€ en el año 2020 y 32,5 M€ el pasado año 2021, habiéndose concedido ya un anticipo por importe de 12,9 M€, sobre el déficit de explotación del presente año. Durante los últimos cinco ejercicios presupuestarios, ese montante ha ascendido a más de 97,5 millones de euros. Un esfuerzo nada desdeñable y que reafirma la apuesta decidida de la Junta de Castilla y León por el transporte de viajeros, y que ha permitido garantizar, de un lado, la prestación del servicio de transporte público en condiciones de normalidad y, de otro, la liquidez del tejido empresarial y el nivel de empleo en el sector. Recientemente, además, el sector del transporte público de viajeros se ha visto especialmente afectado por el elevado incremento en el precio de los combustibles, situación que ha determinado su atención específica en el paquete de iniciativas de respuesta ante el agravamiento de la situación económica aprobado en el primer Consejo de Gobierno de la presente legislatura: - actualización de la subvención al déficit de explotación de las concesiones de transporte público de viajeros, titularidad de la administración autonómica, estimándose un incremento en más de 9 M€. - medidas para impulsar el uso del transporte público y evitar la repercusión del incremento de los precios en la ciudadanía: durante 3 meses, se congelarán la totalidad de las tarifas de transporte



público de viajeros, titularidad de la administración autonómica, y se reducirá en un 15% el precio de los abonos transporte, titularidad de la administración autonómica. - y un sistema para la compensación del pago de tasas de titularidad autonómica relacionadas con la actividad profesional del transporte por carretera. Medidas por importe estimado de 9,6 M€, que serán sufragados por la administración autonómica, a las que se suma la medida de carácter general de financiación a través de IBERAVAL de préstamos blandos hasta 100.000 €, todo ello con la finalidad de mantener un servicio público esencial.

TRANSPORTE A LA DEMANDA Y MOVILIDAD RURAL GRATUITA Igualmente, en el nuevo marco concesional, se consolidará el modelo de transporte a la demanda que, tendrá un papel predominante frente al regular general convencional y que ampliará su zonificación a la totalidad del territorio de la Comunidad, estando previsto que dé servicio a más de 1,7 millones de viajeros, frente a los cerca de 1,2 millones de potenciales usuarios que existen en la actualidad y que ya disfrutaban del Bono Rural Demanda gratuito, implantado el pasado año en 123 zonas y 1.945 rutas. En esta legislatura, en el marco de los nuevos contratos concesionales, pondremos en marcha el Bono Castilla y León Rural Joven, que permitirá viajar, de forma gratuita en el resto del transporte interurbano de carácter rural a los jóvenes hasta 26 años, incidiendo con ello en las políticas de discriminación positiva hacia el medio rural, como muestra de la clara apuesta por las políticas públicas dirigidas a fijar población en el territorio. Finalmente, seguiremos trabajando con las Diputaciones Provinciales para la extensión y mejora de la red de transporte público de viajeros.

MOVILIDAD EN LAS ÁREAS URBANAS Y PERIURBANAS Considerando su conectividad como un elemento esencial de la movilidad pública, seguiremos apostando por el impulso de la movilidad en las áreas urbanas y periurbanas (Áreas Funcionales). El Transporte Metropolitano implantado en las ciudades de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid y que mueve al año más de 7,5 millones de viajeros, en cerca de 350 núcleos de población, ha puesto en marcha una política tarifaria, con más de 125.000 abonos emitidos anualmente y un ahorro medio de los títulos bonificados cercano al 40%, llegando en algunos títulos a reducciones del 60%. En esta legislatura, avanzando un paso más en esa bonificación tarifaria para el ahorro de los usuarios del transporte metropolitano, implantaremos el Bono Castilla y León 20, que permitirá viajes mensuales ilimitados con una tarifa plana mensual de 20€. Con el objetivo de avanzar en una más eficaz planificación, ordenación y coordinación del servicio de transporte metropolitano y urbano, estamos trabajando con los Ayuntamientos en el impulso de nuevos modelos de gobernanza. En este sentido, destaca el trabajo conjunto con el Ayuntamiento de León para la inclusión del transporte intermunicipal regular, entre las competencias de la Mancomunidad de Interés General de León y su alfoz, lo que supondrá una aportación de la Junta de Castilla y León, en los próximos años, de 13,6 M€. Consenso y trabajo con el Ayuntamiento de León, que ha dado como fruto el proyecto conjunto de Implantación de un sistema ITS (Sistema de transporte inteligente) en el transporte urbano y metropolitano de León y alfoz, financiado con fondos NEXT GENERATION, por importe de 10,6 M€, consistente en la transformación del transporte de la ciudad de León y su alfoz, a través de la digitalización.



LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Una vez expuesta de manera concisa las actuaciones en materia de movilidad pública, en relación con el transporte regular de uso general titularidad de la administración autonómica, quiero expresar nuestra preocupación por los planteamientos contenidos tanto en el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible como en el borrador de Mapa de Transportes Nacional cuya tramitación ha iniciado el Ministerio. El anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, siguiendo la senda ya marcada por la Estrategia de Movilidad del Ministerio, no contempla en ninguno de sus ámbitos la movilidad rural. Carece de una visión global de la movilidad que incorpore el mundo rural, olvidándose de la movilidad pública como elemento esencial de la lucha contra la despoblación y garantía de la igualdad de oportunidades y del equilibrio territorial. Por ello, desde la Mesa de Movilidad Rural, recientemente constituida, defenderemos su completa reformulación, estableciendo como prioridad la mejora de la movilidad en lo rural, no castigarla, y que cualquier transferencia a las CCAA de los tráficos intermedios de las actuales concesiones estatales se haga forma consensuada y con la aportación de los adecuados elementos de financiación, que permita su sostenibilidad económica-financiera.

POLÍTICAS DE MOVILIDAD PARA FIJAR POBLACIÓN En esta legislatura, seguiremos impulsando las políticas de movilidad que contribuyen a fijar población en Castilla y León: A) Seguiremos dando respuesta a las necesidades de los ciudadanos de las provincias de Ávila y Segovia en sus desplazamientos a Madrid, asegurando así que puedan mantener su residencia en la Comunidad. El Convenio con la Comunidad de Madrid se ha convertido en un ejemplo de gestión coordinada de dos Comunidades limítrofes en la prestación de un servicio básico como es el transporte de viajeros por lo que ya estamos trabajando con el Consorcio de Transporte de Madrid en la adenda ampliatoria de su vigencia por otros 4 años. Un Convenio que ha supuesto para los usuarios un ahorro anual de 944 €/año (SG) y 2.007 €/año (AV), 1.700 usuarios/mes en Segovia y 350 usuarios/mes en Ávila. Hablamos de ahorros del 40% (Bono Normal) al 78% (Bono Joven), en el caso de Segovia y de un 63% (Bono Normal) y un 83% (Bono Joven), en el caso de Ávila, sobre la tarifa reguladora del servicio, en ambos casos concesiones titularidad del Estado. B) Continuaremos con las políticas de subvención a RENFE VIAJEROS para financiar los abonos transporte de los viajeros recurrentes en tren convencional de Ávila con Madrid, con una reducción del 50% del abono que supone un ahorro para los usuarios de 1.500 €/año. Somos conocedores que el desarrollo de esta política de bonificación ferroviaria en el tramo Ávila - Madrid tiene como hándicap la necesidad de realización de mejoras en la infraestructura ferroviaria, que permita una reducción del tiempo de viaje y por ello, venimos solicitando al Gobierno de la Nación la realización de las mejoras necesarias en la red de ferrocarril convencional. C) Por último, se encuentra en tramitación el Convenio RENFE VIAJEROS, que regula las condiciones de la bonificación tarifaria de los títulos de transporte multiviaje de Media Distancia-Alta Velocidad (Avant) y Media Distancia Convencional que implicará una bonificación del 25% en el importe de los títulos viaje con una inversión de la Junta de Castilla y León en los próximos cuatro años de 9,6 M€. Seguimos, no obstante, demandando al Ministerio la declaración como Obligación de Servicio Público de la relación ferroviaria en la red de altas prestaciones Zamora-Madrid y León-Madrid o, cuanto menos, la puesta en marcha en Castilla y León de iniciativas que 18 permitan el uso de los títulos viajes AVANT en toda la oferta de AVE existente en nuestras relaciones ferroviarias. Esta actuación ya iniciada en



Comunidades limítrofes y negada a Castilla y León supone, de no corregirse, una ruptura de la equidad territorial – máxime con el esfuerzo económico que va a realizar la Junta de Castilla y León – en una materia tan sensible como es la lucha contra la despoblación. Por otra parte, demandamos la ampliación de la caducidad de los bonos AVANT más allá del 30 de junio de 2022, medida que fue puesta en marcha durante la crisis sanitaria y que con la persistencia del teletrabajo debe mantenerse vigente.

TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR FERROCARRIL Respecto al transporte público de viajeros por ferrocarril, y como continuación de lo expuesto anteriormente, seguiremos colaborando con el Estado para garantizar la movilidad de los ciudadanos en el marco de la ordenación del transporte ferroviario y solicitaremos al Gobierno de la Nación el mantenimiento y ampliación de las Obligaciones de Servicio Público ferroviarias, vinculadas especialmente a los servicios de cercanías y media distancia ,esenciales para la vertebración del territorio de Castilla y León. En este punto, debemos hacer constar de nuevo nuestra preocupación respecto del mantenimiento de los servicios ferroviarios que se deriva de la redacción del anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que concluye inviable la solución del ferrocarril en el mundo rural, con baja demanda y concentración de población. Junto a ello, se contempla una revisión de los criterios para declarar Obligaciones de Servicio Público, haciéndolos más restrictivos, fijando principios eminentemente económicos y dejando el análisis de la rentabilidad social en último lugar. Por ello, la Ley de Movilidad Sostenible, de aprobarse, podría suponer el acta de defunción del transporte ferroviario de Media Distancia como elemento vertebrador del mundo rural, no sólo de cara al futuro, sino que atacaría directamente los actuales servicios al plantear nuevos criterios para declarar OSP, que supondrán su práctica desaparición en las relaciones ferroviarias en el mundo rural. Así mismo, solicitaremos al Gobierno de la Nación la realización de las mejoras necesarias en la red de ferrocarril convencional de la Comunidad, tanto en términos de infraestructura como de conectividad, de modo especial, las conexiones ferroviarias Ponferrada-León y Madrid, Ávila-Madrid, ya citada anteriormente, Soria-Madrid y el estudio de reapertura de la línea Soria-Castejón.

TAXI Y VTC Desde la convicción de que es un elemento esencial de la movilidad pública, seguiremos defendiendo la consideración del taxi como servicio público esencial, impulsando programas vinculados a los fondos europeos Next Generation, tendentes a la tecnificación y digitalización del sector como factor de competitividad, para mantener la proporcionalidad en la prestación de servicios con el sector del arrendamiento de vehículos con conductor VTC. REFORMA Y

MODERNIZACIÓN DE ESTACIONES DE AUTOBUSES, Por último, en lo relativo al transporte de viajeros, seguiremos desarrollando el Programa de actuaciones de reforma y modernización de estaciones de autobuses. En este sentido, ya están en marcha las distintas actuaciones de reforma, modernización y digitalización, como es el caso de la estación de autobuses de León; ya adjudicadas las obras de las de Palencia y Soria; en redacción de proyecto las de Ávila, Ponferrada y la Intermodalidad entre la Estación y AVE de León y pendiente de nueva licitación la de Ciudad Rodrigo, programa que se completará con las estaciones de Almazán y Benavente. Inversiones que, con un importe superior a los 19 Mill €, permitirán completar el proceso de modernización y reforma de las Estaciones de Autobuses de titularidad autonómica, dada su condición de infraestructura esencial para la



movilidad pública. Señorías, la Consejería apuesta decididamente por políticas para impulsar en esta legislatura la garantía de la prestación del servicio de transporte público de viajeros en cuanto servicio esencial, con el objetivo de dar respuesta a las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Castilla y León, sobre la base de la completa reestructuración y modernización del sistema de transporte de viajeros por carretera, atendiendo a la realidad social y territorial de la Comunidad, garantizando su sostenibilidad económico-financiera, y con ello la actividad y el empleo en el sector, y, desde la colaboración, reclamando al Gobierno de España el mantenimiento de los servicios ferroviarios sobre los que, no olvidemos, ostenta la competencia, y son absolutamente esenciales para la completa vertebración de nuestro territorio”.

3. ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL DECRETO

El proyecto de decreto consta de un preámbulo, una parte dispositiva con cinco artículos, una disposición final y tres anexos. Su articulado se inicia con la definición del objeto del decreto que no es otro que la aprobación del mapa de ordenación de transportes, y dedica el resto del articulado a regular su contenido, dando así cumplimiento a lo señalado en el artículo 54.3 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre. De esta manera, en el artículo 2 se distingue entre el “Documento de diagnóstico”, que se desarrolla en el artículo 3 y se corresponde con el Anexo I; las “Determinaciones de planificación”, que se regulan en el artículo 4 y se corresponden con el Anexo II; y las “Determinaciones de ordenación y coordinación”, que se regulan en el artículo 5 y se corresponden con el Anexo III.

El preámbulo del proyecto de decreto comienza con una breve explicación del marco constitucional, estatutario y normativo en el que se inserta y la habilitación en cuyo ejercicio se dicta la norma. Continúa con una somera descripción de las cuestiones más significativas que la regulación aborda y finalmente destaca los aspectos más relevantes de la tramitación, consultas efectuadas y principales informes evacuados.

El Anexo I es el *-documento de diagnóstico-* tiene por objeto establecer un análisis previo de la situación actual tanto del marco territorial y demográfico de Castilla y León, como de los diferentes polos de movilidad y del sistema de transporte e infraestructuras vigente que sirva de base a la elaboración y formulación de las determinaciones de planificación, ordenación y coordinación. El Anexo II las *-Determinaciones de planificación-* establecen los criterios que permiten expresar las líneas y ejes estratégicos del mapa de ordenación y su vinculación al logro de los objetivos de movilidad propuestos; y finalmente, el Anexo III 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 Administración de la Junta de Castilla y León, y con la red estatal. El Mapa de ordenación respecto de los criterios fijados en este apartado determina su carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos 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 en la aprobación de los citados instrumentos normativos.

4. INFORMES Y TRÁMITES DE PARTICIPACIÓN

4.1. Consultas preliminares

Entre el 24 de julio y el 5 de agosto de 2019, se ha sustanciado el trámite de consulta pública previa previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas, para recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura disposición, sin que se formulase ninguna sugerencia al respecto.

4.2. Comisión delegada para Asuntos Económicos

Con fecha 27 de febrero de 2020 el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León se ha sometido a conocimiento de la Comisión delegada para Asuntos Económicos con carácter previo al inicio de su tramitación.

4.3. Audiencia interna a los centros directivos de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente:

Con fecha 15 de enero de 2021 se ha remitido el texto del proyecto de decreto y su correspondiente memoria a todos los centros directivos de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, a fin de poder realizar, en su caso, las observaciones o sugerencias que se consideren oportunas en el plazo de 10 días, sin que se haya recibido observación o sugerencia alguna al respecto.

4.4. Alegaciones presentadas con anterioridad a la apertura del trámite de información pública:

- Alegaciones del Grupo de las Cortes de Castilla y León PODEMOS:

Con fecha 06/12/2020 el Grupo Parlamentario de la Cortes de Castilla y León PODEMOS, presenta escrito con las siguientes consideraciones:

A) Consideraciones sobre el documento de Diagnóstico (Anexo I)

1.-El Mapa debería contener de forma separada pero detallada los tráficos entre poblaciones de Castilla y León que estén incluidos en concesiones de titularidad estatal, así como explicar los mecanismos que permitirían, si ello es posible, su integración en el sistema zonal que se pretende aplicar.



Respuesta: No se acepta. La nueva configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León parte del conocimiento de la situación existente para poder diseñar los nuevos servicios de transporte público de forma coherente y más acorde con las necesidades y características de la movilidad actual. Con esta finalidad, en el Anexo I- Documento de diagnóstico, se recoge la denominación de los contratos de transporte de titularidad estatal que transcurren por el territorio de Castilla y León, que, como no puede ser de otra manera, se han de tener en cuenta para la configuración del mapa respetando la normativa estatal, y especialmente la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio de Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes terrestres por carretera y por cable.

2.-Consideran ilustrativo incluir en el mapa la comparación entre el número de viajeros y los costes públicos de los transportes regular de uso general y el transporte a la demanda

Respuesta: Ya se contempla. Los aspectos económicos se tienen muy en cuenta a la hora de configurar el mapa si bien no es estrictamente un contenido de este, según el artículo 54 de la Ley 19/2018, de 20 de diciembre. De acuerdo con ello, se recoge en esta Memoria el apartado sobre “Evaluación del impacto presupuestario y económico” del mapa de ordenación de transportes, que se completa con una “Memoria económica” que se incorpora como anexo a ese punto.

3.-Consideran interesante incluir información sobre el número de viajeros de los servicios urbanos

Respuesta: No se acepta. El transporte urbano es competencia municipal. En el Anexo I se reflejan los viajeros de los diferentes transportes metropolitanos sobre los que la Comunidad Autónoma tiene competencia y por lo tanto, puede conocer con rigor su número.

4.-En relación con los polos de atracción, consideran interesante incluir los centros universitarios y los núcleos con mayor relevancia comercial.

Respuesta: Se acepta la sugerencia relativa a los centros universitarios y se recoge la referencia a la enseñanza universitaria en el apartado 3.2. del Anexo I. En cuanto a los núcleos con mayor relevancia comercial, hay que aclarar que el Mapa destaca 93 núcleos que son los que mayor relevancia tienen a todos los niveles, no sólo a nivel comercial.

5.-En relación con los polos de atracción del transporte, no se explica qué criterios se aplican para determinar que una estación de autobuses se considere o no como principal punto intermodal; siendo interesante, aunque difícil, obtener el dato de viajero-kilometro, en lugar del número de viajeros.

Respuesta: Se acepta en el sentido de explicar en este documento que la selección de los principales nodos intermodales se ha realizado a nivel de núcleo de población, no de



estación de autobús. Simplemente se ha señalado que, en esos nodos intermodales, hay estación de autobús, lo cual no quiere decir que se destaque una población por tener o no estación de autobús. Tal y como se indica en la propia alegación la dificultad de obtención del dato (viajero-kilometro) hace complicado su introducción en el documento.

6.-Consideran que los mapas no incluyen listado de municipios, ni permiten realizar zoom los mismos

Respuesta: cuando se publiciten los anteproyectos será el momento en que pueden verse los listados de municipios, así como ver los mapas con mayor nitidez.

B) Consideraciones sobre las Determinaciones de ordenación y coordinación (Anexo III)

7.-En relación con los criterios de prestación y condiciones de explotación, se alega la dificultad en diferenciar el servicio integrado zonal, de la prestación conjunta regular y escolar; plantean cómo se integran las diversas rutas en los servicios integrados zonales.

Respuesta: No se aprecia tal dificultad. El Mapa recoge de manera diferenciada ambas categorías tal y como se prevén en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Las zonas de transporte a la demanda del mapa de la página 188 se refieren a las nuevas zonas de transporte a la demanda que se pondrán en marcha con el nuevo sistema de transportes. Lo anterior es independiente de las rutas integradas que se prestarían también como rutas de transporte a la demanda con reserva de plazas para los escolares y que estarían incluidas dentro de la concesión de transporte determinada.

La composición definitiva de los distintos contratos de transporte y el alcance territorial de cada uno de ellos se verá en los anteproyectos de explotación que forman parte de la siguiente fase del proceso del nuevo mapa de ordenación de transportes.

8.-Señalan que el Mapa no realiza previsión relevante en la coordinación de servicios autonómicos con los urbanos, limitándose a señalar la opción del consorcio, de la mancomunidad y a enumerar el contenido mínimo de los Planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

Respuesta: Ya se contempla. El Mapa de ordenación de transportes planifica, coordina y ordena la movilidad en el entorno de las Áreas urbanas y periurbanas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 2: Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público



2. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación, (especialmente apartado 2.1.4; 2.3; 2.4; 2.5) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:

- Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
- Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
- Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
- Títulos de viaje interoperables
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

Como se puede observar, todos estos instrumentos que ofrece el Mapa de acuerdo con la Ley 19/2018, de 20 de diciembre, exige disponer de una estrategia de acción compartida entre las diferentes Administraciones Públicas actoras de la movilidad en aquellos ámbitos territoriales donde desarrollan sus respectivas políticas públicas, lo que precisa un marco de diálogo y cooperación para concretar en cada caso la fórmula más adecuada.

En todo caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, las entidades locales asociativas previstas en la normativa de régimen local podrán asumir el ejercicio de competencias relacionadas con el transporte público. Para ello, será necesario la firma previa de un convenio con la administración autonómica (y en su caso, estatal) en el que se fijen las fórmulas de coordinación necesarias, entre las que deben figurar tratándose del transporte metropolitano, tal y como exige artículo 58 de la citada Ley, la elaboración de un plan de movilidad sostenible como instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las áreas funcionales estable.

9.-Señalan como positivo la implantación de títulos de transporte coordinados con los de los transportes urbanos de las respectivas ciudades, así como un portal web para el conjunto de transporte público de Castilla y León que podría incluir información sobre los servicios urbanos.

Respuesta: Ya se contempla. En el apartado 2.4 del Anexo III se señala que con el nuevo Mapa de ordenación de transportes se implantan una serie de bonos como son los interoperables que permiten su utilización en todo el territorio y en todos los servicios de titularidad autonómica. Ello, sin perjuicio de seguir avanzando en la coordinación con las entidades municipales para establecer bonos interoperables con los servicios urbanos, algo que es una realidad en los transportes metropolitanos de Valladolid, León y Salamanca.

Por otro lado, el Mapa prevé la creación de un portal Web como “Punto de Acceso Autonómico” con el fin de integrar toda la información útil de la oferta y demanda de movilidad existente en la Comunidad Autónoma. Se trata de un mecanismo dinámico



susceptible de revisión periódica. La información en él contenida, está a disposición tanto de las propias Administraciones, como de los ciudadanos y operadores del transporte para su planificación, consulta, análisis y diagnóstico en la toma de decisiones, en relación con la materia de movilidad. Con ello, se da cumplimiento a la Directiva 210/40 del Parlamento Europeo.

10.-Con respecto a los vehículos, consideran necesario tener en cuenta la posibilidad de uso de automóviles de turismo para la prestación más eficiente de los servicios.

Respuesta: Objeto de los proyectos de explotación y, por tanto, de valoración posterior a la aprobación del Mapa. La reordenación de las líneas en el nuevo Mapa de ordenación de transportes en Castilla y León conlleva una optimización del funcionamiento del sistema de transportes, ya que, la implantación de un mayor número de rutas bajo la modalidad de transporte a la demanda, permite por un lado, mantener la oferta de los servicios evitando que circulen los vehículos en vacío, y por otra parte, la implantación de microbuses o vehículos turismo (taxis, VTC) vinculados a contratos en las zonas en las que la demanda sea muy reducida, influye en la reducción de costes. Así mismo, el nuevo Mapa conlleva la mejora de la sostenibilidad medioambiental y huella de carbono mediante la reducción de emisiones de CO₂ y de kilómetros recorridos. Teniendo en cuenta lo anterior, y del análisis de la configuración territorial de cada uno de los servicios integrados zonales o de sus rutas, se obtendrán las conclusiones precisas para decidir sobre la viabilidad de las distintas variantes de vehículos a incluir en los proyectos de explotación y en los ulteriores pliegos de prescripciones de las futuras licitaciones.

- Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Castilla y León (CEOE Castilla y León)

Con fecha 23 de diciembre de 2020 la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Castilla y León presenta escrito con las siguientes observaciones:

1º El Mapa soslaya el principio de transparencia y participación al considerar únicamente la plataforma de Gobierno Abierto como única herramienta de participación.

Respuesta: No se acepta. La tramitación del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación de transportes cumple con las exigencias establecidas en la legislación vigente. Tal y como se establece en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y artículo 75.2 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, de Gobierno y la Administración de la Comunidad de Castilla y León, se ha sustanciado una consulta pública previa a la redacción del texto para recabar la opinión de los agentes y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma, mediante la publicación de esta iniciativa en el Portal de Gobierno Abierto, dentro del espacio de participación: <http://participa.jcyl.es/>.



Así mismo, con fecha 1 de marzo de 2021 se publica en el “Boletín Oficial de Castilla y León” (Núm. 41) la Resolución de 10 de febrero de 2021, de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, por la que se somete al trámite de información pública el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, durante un plazo de treinta días, contados a partir del día siguiente al de su publicación en la plataforma de Gobierno Abierto de la Junta de Castilla y León, con el fin de favorecer la máxima participación y, cualquier persona física o jurídica pueda formular alegaciones; el plazo del trámite de información pública se extiende desde el 2 de marzo al 14 de abril de 2021, ambos inclusive. También se ha comunicado de manera directa la publicación de este a los principales colectivos y profesionales del sector.

Por otro lado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley 19/2018, de 20 de diciembre se someterá a informe del Consejo de Transportes de Castilla y León, como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial en el que están representados tanto los usuarios como los agentes del sector de transporte con presencia más significativa en Castilla y León. Así mismo, ha sido conocido por el Consejo de Cooperación Local y se recabará el informe de la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León.

A mayor abundamiento, los anteproyectos de explotación se someterán a información pública para conseguir la mayor participación por parte de la ciudadanía, los agentes económicos y sociales, las asociaciones y federaciones, así como de entidades locales y otros entes públicos.

2º Según la CEOE, el Mapa no atiende a la realidad del contexto territorial y poblacional en el que se desenvuelve el sector del transporte en la Comunidad Autónoma, contrario a la disminución del número de concesiones, integración del transporte escolar, uso de nuevas tecnologías.

Respuesta: No se acepta. La intención clara y decidida del Mapa de ordenación de transportes, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, es realizar un salto cualitativo en el transporte público que permita evolucionar hacia unos servicios más eficientes, seguros, eficaces, cercanos al ciudadano, modernos y de calidad. Para ello, es necesario ofrecer soluciones y alternativas viables que faciliten la transición a un sistema de estas características teniendo muy presente, entre otras cosas, la realidad empresarial del sector del transporte público de viajeros de Castilla y León.

Precisamente la información contenida en el Anexo I-Documento de diagnóstico parte del conocimiento de la situación existente para poder diseñar los nuevos servicios de transporte público de forma coherente y más acorde con las necesidades y características de la movilidad actual. Dicho documento evidencia una serie de deficiencias del sistema actual de transporte que se pretenden corregir en el nuevo sistema de movilidad diseñado por el Mapa.



Así, frente a la obsolescencia del modelo concesional (heredado del Estado y con ochenta años de antigüedad), el elevado número de rutas de débil tráfico con un bajo nivel de ocupación (10 viajeros/km) y con un bajo nivel de cobertura económica (valor medio: 58%), se procede a un rediseño del sistema que busca una mayor eficiencia y sostenibilidad en donde el protagonismo corresponde a los servicios integrales zonales frente a las actuales concesiones “lineales” y que determina que el número de contratos a través de los cuales se presta el transporte no sea tan numeroso. Esto permite a su vez, luchar contra otra debilidad del sistema como es la gran atomización del sector que dificulta sin duda, la consecución de determinadas mejoras para dar un salto cualitativo en el transporte (modernización, aprovechamiento de sinergias, etc.), si bien se pretende facilitar diferentes opciones a las empresas que les permitan buscar fórmulas alternativas (asociacionismo, ute, agrupación empresarial), de manera que respetando las leyes de contratación y de acceso al mercado de transporte, tengan opciones de continuar siendo operadores de transporte

Uno de los ejes estratégicos del Mapa es la consecución de un transporte comprometido con la sostenibilidad social, lo que implica el mantenimiento del tejido empresarial y el nivel de empleo del sector mediante fórmulas contractuales y de subrogación laboral pactadas con los agentes sociales.

Por otro lado, las dudas planteadas sobre la prestación conjunta del transporte regular de uso general y escolar se disipan por los propios resultados de esta forma de prestación del transporte dirigida a día hoy a las áreas rurales y que se puso en marcha por la Junta de Castilla y León hace más de siete años ante la demanda social constatada por solicitudes de ciudadanos y de alcaldes de Ayuntamientos. Los resultados son altamente satisfactorios en el sentido de que los servicios se realizan sin incidencias y sin problemas entre escolares y viajeros de uso general por el hecho de compartir el mismo vehículo, duplicando la oferta de servicios que se tenía. Así mismo, se hace un seguimiento especial de estas rutas de acuerdo con lo previsto en el anual de Castilla y León. En el año 2020, se aprobaron por la Dirección General de Transportes unas directrices específicas de aplicación a estos contratos de prestación conjunta, derivadas de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, no produciéndose ninguna incidencia.

Por último, en cuanto al uso de las nuevas tecnologías, Castilla y León merece un transporte moderno que dé respuesta a las nuevas demandas de movilidad y que redunde en beneficio de toda la población. Para ello, el acceso a un servicio adecuado de red de internet y cobertura móvil se considera totalmente necesario para el desarrollo del Mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. No obstante, los servicios de transporte pueden ser prestados en condiciones adecuadas sin que la no disposición de red de internet adecuada frene el acceso a unos servicios más modernos y tecnológicos.

El uso de app's que funcionen en modo off – line posibilitan la transición hasta que se implante en toda la Comunidad Autónoma la mejor red de internet que asegure el asentamiento de la población principalmente en el medio rural.



3º No vela por el impulso de la participación de las pymes en la contratación pública. Poner el foco en las pymes impulsa la cohesión territorial, el progreso económico y social y, el empleo.

Respuesta: Esta alegación se refiere a aspectos relativos a la contratación y, por tanto, de valoración en un momento posterior a la aprobación del Mapa, que en todo caso se adecuará a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

No obstante, el Mapa ya establece con carácter vinculante respecto de los proyectos de explotación la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad social y económica”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de fórmulas contractuales y de herramientas como la subrogación laboral pactadas con los agentes sociales. Así mismo, se justifica en el apartado de esta memoria dedicado a la “Evaluación del impacto presupuestario y económico” donde se analiza el impacto económico sobre la competencia y la competitividad (Pymes y empleo).

4º El Mapa requiere de más infraestructuras y nuevas rutas.

Respuesta: No se acepta. La creación de nuevas estaciones de autobuses o infraestructuras complementarias del transporte irá de manera paralela a las distintas necesidades que vayan surgiendo a lo largo de los próximos años. Lo mismo sucederá con las rutas de transporte, las necesidades que surjan se irán acometiendo al igual que sucede en la actualidad.

- **Excma. Diputación Provincial de Zamora.**

Con fecha de 17 de diciembre de 2020, es decir, con anterioridad a la apertura del período de audiencia pública, la Diputación de Zamora presenta escrito de alegaciones iniciales con las siguientes propuestas:

1º Potenciar el transporte a la demanda de manera que esté operativo en todas las localidades de la provincia.

Respuesta: Ya se contempla. Uno de los objetivos del Mapa es la proyección universal del transporte y que todas las localidades dispongan de transporte público de viajeros, por lo tanto, ya está considerado.

2º Estudiar la posibilidad de compartir, cuando sea posible, el transporte escolar con otro tipo de usuarios para facilitar la movilidad de las personas en el mundo rural.

Respuesta: Ya se contempla. Precisamente entre los propios objetivos de definición del Mapa y como uno de los criterios de ordenación y coordinación relativo al sistema de prestación y condiciones de explotación, se recoge, la prestación conjunta del transporte regular de uso general con el especial escolar del transporte escolar y el regular.



3º Crear un modelo de transporte que permita a la población de nuestra provincia, en muchos casos envejecida y sin recursos de transporte propio, el acceso adecuado a los servicios básicos (centros de salud, servicios administrativos, farmacias, tiendas de alimentación, etc.) en horarios adecuados.

Respuesta: Ya se recoge. Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte y favoreciendo la cohesión económica, social y territorial, con especial apoyo a las zonas rurales:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 1: Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.
2. De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente apartados 2.1., 2.3 y 2.4) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Servicios integrados zonales
 - Estratificación de líneas
 - Generalización del Transporte a la Demanda
 - Integración del Transporte escolar
 - Bono rural
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades del mundo rural.

4º Potenciar el transporte interurbano en aquellas áreas de la provincia que se presten para ello.

Respuesta: Ya se recoge:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 2: Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público
2. De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación, (especialmente apartado 2.1.4; 2.3; 2.4; 2.5) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:



- Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
- Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
- Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
- Títulos de viaje interoperables
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

5ª Crear un modelo de transporte respetuoso con el medio ambiente y que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas residentes de nuestra provincia y, en especial, en el medio rural.

Respuesta: Ya se recoge.

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Segundo Eje Estratégico: Transporte comprometido con la sostenibilidad / Objetivo genérico 1: Compromiso con la Sostenibilidad ambiental. Este compromiso conlleva la Potenciación de la utilización del transporte público en autobús.
2. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente, apartados 2.1.2; 2.1.5; 2.3; 2.7) se prevén los siguientes instrumentos o medidas
 - Generalización del Transporte a la demanda como transporte verde.
 - Exigencia de una flota moderna con utilización de tecnología y fuentes energéticas sostenibles
 - Certificaciones ambientales
 - Estrategias de economía circular
 - Implementación de planes de movilidad sostenible
 - Contratación pública estratégica: introducción en los pliegos
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivo. -Sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono; Aspectos medio ambientales.

4.5. Alegaciones presentadas en el trámite de información pública:

Con fecha 1 de marzo de 2021 se publica en el “Boletín Oficial de Castilla y León” (Núm. 41) la Resolución de 10 de febrero de 2021, de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, por la que se somete al trámite de información pública el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, durante un plazo de treinta días, contados a partir del día siguiente al de su publicación en la plataforma de Gobierno Abierto de la Junta de Castilla y León, con el fin de favorecer la máxima participación y, cualquier persona física o jurídica pueda formular alegaciones; esta última publicación tuvo lugar el



mismo día 1 de marzo de 2021, por lo que el plazo del trámite de información pública se extiende desde el 2 de marzo al 14 de abril de 2021, ambos inclusive.

En este trámite se ha recibido las siguientes alegaciones:

- **Alegaciones del Ayuntamiento de Cebreros**

1º.- Refiere a que en la pág. 42 y 52 del documento de diagnóstico se indican los centros de salud y los centros de enseñanza de la provincia de Ávila, pero no se ponen los nombres de estos, y en la pág. 62 del documento se indica la conectividad industrial sin señalarse los nombres de todos los municipios.

Respuesta: No se acepta. Al respecto se debe indicar que los nombres de los municipios que figuran en los mapas reflejan una relación de los principales núcleos de población de la Comunidad Autónoma, en ningún caso, reflejan los nombres de los municipios con centro de salud, para ello se han ubicado en estas localidades el símbolo correspondiente para señalar esta situación. De igual manera, no se reflejan los nombres de todos los municipios con centros de enseñanza, pues para ello se utiliza el correspondiente símbolo, y todo ello, con la finalidad de determinar la mejor comprensión de los diferentes mapas sin que éstos estén llenos de nombres que dificulten su lectura y comprensión.

Cabe añadir que la fuente utilizada es IDECYL, que homogeneiza la información de toda la Comunidad, y el Mapa de ordenación de transportes refleja la situación de la Comunidad Autónoma en base a una información que es lo más exhaustiva posible según las fuentes de información disponibles en cada momento (el mapa se culminó a finales del 2019). Por último, hay que indicar que los parques empresariales son los promovidos por la Junta de Castilla y León, puesto que sí se tienen en cuenta los del ICE, SEPES, municipales y/o privados, la cifra aumentaría hasta los 365.

2º.- Se alega que Cebreros es uno de los núcleos captadores de demanda de movilidad en su zona de influencia; que la posición de Cebreros en cuanto a su conexión con Madrid; alegan la necesidad de que Cebreros sea zona de transporte a la demanda; y por último consideran que los mapas de los servicios integrados zonales de la pág. 196 es arbitrario y no refleja la situación de Cebreros.

Respuesta: Esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación y, por tanto, de valoración en un momento posterior a la aprobación del Mapa. En el desarrollo de los anteproyectos de explotación se verá la composición de los diferentes contratos de transporte, y también la consideración de Cebreros como punto de atracción de servicios de transporte público. El transporte público entre distintas Comunidades Autónomas, como en el caso señalado (conexión con Madrid), es competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; no obstante, se tendrán en cuenta los horarios de los servicios para la coordinación de servicios con los de la Comunidad Autónoma. El Mapa de la pág. 196 muestra, con carácter orientativo, cómo quedaría la configuración de los contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros en el nuevo sistema de transporte. No obstante, será en la fase posterior, de anteproyectos, la que reflejará de manera



concreta cuál es la composición concreta de cada uno de los contratos de transporte de la provincia de Ávila, y se verá la situación de Cebreros dentro de ese mapa.

- ***Alegaciones del Ayuntamiento de Monzoncillo***

1.-Valoran positivamente la prestación de los servicios a través del sistema de transporte a la demanda, pero consideran que habría que hacer una muy buena campaña de información a los ciudadanos y a los Ayuntamientos de cómo funciona este servicio.

Respuesta: Ya se recoge.

El Mapa prevé como una de las mejoras la relativa a la información de la oferta y la demanda de movilidad, no sólo en el Transporte a la demanda sino en todo el modelo de transporte:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico del Mapa: Transporte comprometido con la ciudadanía / Objetivo genérico 3: Participación pública activa. Supone un compromiso de máxima información y participación de la ciudadanía.
2. Como garantía de implementación de dichos Objetivos, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación, se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Participación en el procedimiento de la implantación del modelo
 - Punto de Acceso autonómico como punto de acceso información global en materia de transporte público. Se da cumplimiento a la Directiva 210/40 del Parlamento Europeo, integra toda la información útil de la oferta y demanda de movilidad existente en la Comunidad Autónoma. Es y debe ser un mecanismo dinámico susceptible de revisión periódica. La información en él contenida, está a disposición tanto de las propias Administraciones, como de los ciudadanos y operadores del transporte para su planificación, consulta, análisis y diagnóstico en la toma de decisiones, en relación con la materia de movilidad
 - Imagen (marca común)
 - Página web y APP con información relativa a horarios, paradas, itinerarios, tiempo real de paso, compra o reserva
 - Foros de seguimiento, redes sociales, encuestas de satisfacción
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: información y atención al usuario.

2.-Consideran necesario e imprescindible mejorar el servicio de transporte público, sobre todo en las zonas rurales, con una oferta que sea atractiva, realista y ajustada a sus necesidades y en particular que se tenga en cuenta a la localidad de Monzoncillo y municipios de la zona para una mejora de sus conexiones con los pueblos intermedios cercanos y Segovia capital a través del establecimiento de este servicio de transporte a la demanda.

Respuesta: Ya se recoge.



Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León (es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte y favoreciendo la cohesión económica, social y territorial, con especial apoyo a las zonas rurales:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 1: Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.
2. De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente apartados 2.1., 2.3 y 2.4) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Servicios integrados zonales
 - Estratificación de líneas
 - Generalización del Transporte a la Demanda
 - Integración del Transporte escolar
 - Bono rural
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades del mundo rural.

En definitiva, potenciar el uso del transporte público como alternativa a los modos privados debe ser uno de los objetivos que todas las administraciones persigan. El Mapa de transporte viene a proveer de racionalidad y certidumbre a la ciudadanía a través de servicios más integrados, conectados y que aseguren su correcta prestación para que las personas usuarias perciban como alternativa real, el transporte público.

- **Alegaciones del Ayuntamiento de Villanubla**

Alega que los vecinos del municipio dependen del Centro de Salud de Zaratán, y que en la actualidad deben desplazarse hasta Valladolid para poder enlazar allí, y poder retornar hasta Zaratán; se solicita que las expediciones que pasen por el término municipal tengan parada en el casco urbano del municipio con cuatro puntos de parada; y por último, se solicita un primer servicio de transporte a las 7:00 horas de lunes a viernes, y un último, a las 22:00 horas, de domingo a jueves. Asimismo, se solicita los viernes y sábados el establecimiento de un servicio a las 0:00 horas.



Respuesta: Al respecto se indica que es en la fase posterior de elaboración de los anteproyectos de explotación cuando se contemplen los horarios y calendario de los servicios, no siendo por tanto éste el momento de análisis de esta información.

- ***Alegaciones del Ayuntamiento de Villarramiel***

1º Las áreas rurales son algo más que zonas de ocio o agrícolas/ganaderas, es necesario que se produzca un crecimiento real sin perder la calidad de los servicios (sanitario, transporte, seguridad...)

2º.-El transporte público de viajeros por carretera se debe configurar de tal manera que alcance la proximidad en el ámbito rural y facilite la accesibilidad de cualquier localidad de Castilla y León a los servicios básicos: sanitario, educativo o laboral, y a su vez la conexión con los grandes centros urbanos

Respuesta: Ya se contempla. Uno de los objetivos del Mapa es la proyección universal del transporte y que todas las localidades, con especial apoyo a las zonas rurales, dispongan de transporte público de viajeros. El modelo de transporte a la demanda permite que los ciudadanos tengan acceso a servicios de transporte en horarios adecuados para acceder a los servicios básicos demandados.

Como se ha dicho, en el Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 1: Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.

Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente apartados 2.1., 2.3 y 2.4) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:

- Servicios integrados zonales
- Estratificación de líneas
- Generalización del Transporte a la Demanda
- Integración del Transporte escolar
- Bono rural
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades del mundo rural.



3º. Alega el desconocimiento y, falta de concreción de la planificación futura de las líneas que afectan a Villarramiel (concesión VACL-053 y la línea Villarramiel-Valladolid por Meneses).

4º.- Que, la falta de concreción en el sistema de gestión del servicio de transporte por carretera puede ver afectado la sostenibilidad de la zona, la prestación de servicios al ciudadano y la apertura de una brecha de desigualdad entre las zonas rurales y las urbanas

Respuesta: Esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación y, por tanto, de valoración en un momento posterior a la aprobación del Mapa.

En cualquier caso, se aclara que no se procede a suprimir ninguna ruta de transporte, únicamente se modificaría en algunos casos la forma de prestación. El aprovechamiento de los recursos y, el que no haya vehículos vacíos recorriendo la Comunidad Autónoma inducen a que exista un mayor número de rutas a la demanda en el Mapa. Los ciudadanos dispondrán del mismo nivel de servicios, como mínimo, y el medio ambiente y la sostenibilidad se verán reforzados.

- **Alegaciones del Ayuntamiento de Fuentesauco de Fuentidueña**

1.-Desean que la estación de transporte que existe en el municipio de Fuentesauco de Fuentidueña, siga con esa misma categoría y clasificación con el nuevo mapa de ordenación

Respuesta: No es objeto del Mapa. La clasificación y requisitos de las estaciones de autobuses no dependen del Mapa de ordenación de transportes sino de lo dispuesto en los artículos 62 y siguientes de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre. El Mapa de ordenación de transportes contiene con carácter vinculante (punto 2.11 Anexo III) los criterios básicos vinculados a la modernización de estas infraestructuras para garantizar las condiciones que demanda la ciudadanía mediante la adecuación exterior e interior a estándares actuales de calidad en relación con la accesibilidad y eficiencia energética.

2.- Solicitan que para mayor servicio a la población que en esta zona es de avanzada edad y pueden carecer de medios de transporte, que se reestablezcan en la medida de lo posible las rutas que desaparecieron con motivo de la crisis del 2009.

Respuesta: Ya se contempla en la medida de que las actuaciones que recoge el Mapa se alinean con los objetivos y ejes estratégicos del mismo, siendo el primero de ellos la consecución de un “Transporte comprometido con la ciudadanía” y establece como uno de sus objetivos el compromiso con la movilidad en el mundo rural, lo que supone dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma garantizando las necesidades de movilidad del mundo rural, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio y optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad).

En cualquier caso, se aclara que no se procede a suprimir ninguna ruta de transporte, únicamente se modificaría en algunos casos la forma de prestación. El aprovechamiento de



los recursos y, el que no haya vehículos vacíos recorriendo la Comunidad Autónoma inducen a que exista un mayor número de rutas a la demanda en el Mapa. Los ciudadanos dispondrán del mismo nivel de servicios, como mínimo, y el medio ambiente y la sostenibilidad se verán reforzados.

3.-Se propone que los vehículos que se empleen en las rutas de transporte cumplan con la normativa en materia de accesibilidad y se encuentren adaptados a la misma.

Respuesta: Ya se contempla.

La accesibilidad de los vehículos está muy presente en el Mapa de ordenación de transportes. Se prevé en el Anexo III como uno de los criterios de ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera, y como tal, está vinculado a las futuras licitaciones de los contratos de concesión de servicio público de transporte. Entre las determinaciones de ordenación del Mapa que está previsto exigir, de forma no exhaustiva, y a modo de ejemplo, se exponen los siguientes:

- Los vehículos adscritos a los diferentes contratos deben cumplir con las especificaciones en materia de accesibilidad que se establecen en la normativa vigente.
- Reducción de antigüedad de la flota.
- Disposición de un protocolo de comprobación y funcionamiento de los elementos de accesibilidad disponibles.
- Porcentaje de rampas y plataformas de acceso con correcto funcionamiento.
- Definición de los medios y plazos para la medición del funcionamiento de estos dispositivos, así como los niveles de cumplimiento exigidos.
- Formación de los conductores y resto del personal en esta materia.
- Definición de las exigencias en materia de accesibilidad a incluir en los planes de formación de los conductores y del resto del personal de los operadores.
- Facilidades de transporte
- Disposición de espacios reservados o practicables, así como de facilidades para el transporte de bultos
- Adaptación de las infraestructuras complementarias del transporte a la normativa vigente de accesibilidad.

Así mismo, con ocasión del trámite de audiencia e información pública, se ha recibido el informe de la Dirección General de Personas Mayores, Personas con Discapacidad y Atención a la dependencia de la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades. En dicho informe se reconoce expresamente que el proyecto de decreto *“garantiza a las personas con discapacidad, la igualdad de acceso a los servicios de transporte en los casos de movilidad reducida, favoreciendo las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en cuanto a la normativa vigente, fomentando así la accesibilidad universal y el diseño para todos”*



4.-Solicitan que se informe adecuadamente al Ayuntamiento sobre el servicio de transporte a la demanda, para así poder facilitar la información a los vecinos y usuarios del mismo.

Respuesta: Ya se recoge.

El Mapa prevé como una de las mejoras la relativa a la información de la oferta y la demanda de movilidad, no sólo en el Transporte a la demanda sino en todo el modelo de transporte:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico del Mapa: Transporte comprometido con la ciudadanía / Objetivo genérico 3: Participación pública activa. Supone un compromiso de máxima información y participación de la ciudadanía.
2. Como garantía de implementación de dichos Objetivos, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación, se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Participación en el procedimiento de la implantación del modelo
 - Punto de Acceso autonómico como punto de acceso información global en materia de transporte público. Se da cumplimiento a la Directiva 210/40 del Parlamento Europeo, integra toda la información útil de la oferta y demanda de movilidad existente en la Comunidad Autónoma. Es y debe ser un mecanismo dinámico susceptible de revisión periódica. La información en él contenida, está a disposición tanto de las propias Administraciones, como de los ciudadanos y operadores del transporte para su planificación, consulta, análisis y diagnóstico en la toma de decisiones, en relación con la materia de movilidad
 - Imagen (marca común)
 - Página web y APP con información relativa a horarios, paradas, itinerarios, tiempo real de paso, compra o reserva
 - Foros de seguimiento, redes sociales, encuestas de satisfacción
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: información y atención al usuario.

- Alegaciones de la Entidad Local Menor de Fuentelfresno

Dña. Adela Trasierra Villa, en calidad de alcaldesa Pedánea de la Entidad Local Menor de Fuentelfresno, perteneciente al municipio de Ausejo de la Sierra (Soria) presenta alegaciones (el 14/04/2021 a las 23:23) con el siguiente contenido:

1.- Se solicita que el Criterio de conexión de los núcleos de población con el nodo poblacional de influencia rural, Estrato 1, incluido en el epígrafe 2.1.4. Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte, Anexo III Determinaciones de ordenación y coordinación, página 207 del Tomo 1 del Mapa, sustituya el contenido “El nodo de población de influencia rural es aquel que da acceso a la población, a los servicios básicos como son la educación”– por” *El nodo de población de influencia rural es aquel que da acceso a la población, a algún servicio básico como son la educación– a efectos de*



facilitar que este tipo de núcleos de población puedan ser considerados como nodo de influencia territorial y posibilitar el flujo de movilidad dentro de su área rural funcional a fin de contribuir a la consolidar la prestación del/los servicios básicos que contribuyan a la fijación, integración, incremento y atracción de población y por tanto a la lucha contra la despoblación”.

2.- Se solicita que el Criterio de conexión de los diferentes núcleos de población con el municipio de referencia del área funcional urbana de influencia, Estrato 2, incluido en el epígrafe 2.1.4. Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte, Anexo III Determinaciones de ordenación y coordinación, página 211 del Tomo 1 del Mapa, amplíe el contenido del párrafo “Conexión de los diferentes núcleos de población con el municipio de referencia del área o áreas funcionales urbanas que ejerzan una influencia en la prestación de servicios básicos (educativos, sanitarios, administrativos o de otra índole) en el ámbito de una provincia” con *“Se considerará el flujo de movilidad bidireccional a efectos de contribuir a fijar, integrar, incrementar y atraer población desde el área funcional urbana de influencia a núcleos de población que estén experimentando procesos de reversión del fenómeno de despoblación, con especial atención a la consolidación de servicios básicos en el núcleo de población rural que resulten un atractivo para nuevos pobladores”*

3.-Con carácter general y en el sentido expuesto en la alegación segunda, integrar en los contenidos del Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León la consideración del flujo de movilidad desde las áreas funcionales urbanas, origen de potenciales pobladores, hacia los núcleos de población rural que ofrezcan posibilidades de fijar, integrar, incrementar y atraer población de despoblación, como medida de dinamización demográfica para la recuperación del mundo rural y la lucha contra la despoblación, la complementación del medio rural y urbano, y la consolidación de la cohesión territorial en el ámbito regional, estableciendo sinergias con la futura Ley de dinamización demográfica de Castilla y León.

Respuesta: Estas consideraciones ya están contempladas ya que todos los flujos de movilidad son origen-destino y, por lo tanto, por definición, bidireccionales entre sí.

- ***Alegaciones de la Plataforma Ciudadana “Segovia Viva”.***

Promovido por la denominada Plataforma Ciudadana “Segovia Viva” se presenta documento de alegaciones al proyecto objeto del trámite de información pública. Dentro del plazo de información pública se adhieren al citado documento las siguientes personas físicas: D. Víctor Sanz Gómez, D. Alfredo de Frutos Estebanz , D^a Alicia Olmos Escribano, D. Carlos Emilio Merino Martín, D^a Concepción Hernando Pérez, D. Diego Hernández Benito, D^a Isabel Nieto García, D. Juan Carlos Martín Martín, D^a María del Carmen Pesquera Rico, D^a María del Mar Martínez Monedero, D^a Maria Damar Soblechero Casado, D^a Elena Sanz Berzal, D^a Mariana Sanz Berzal, D^a Marta Torres González, D^a Marta Vazquez Gómez, D^a Nuria Agueda Nieto, D^a Silvia Olmos Arranz y D. Raúl Gradillas Lobato.



Las alegaciones son las siguientes:

1º.- En primer término, en relación con los servicios sanitarios y la movilidad proponen acercar los servicios a los usuarios y, no al revés como se plantea en el mapa, y en ese sentido, solicitan mayor equipamiento de medios técnicos y humanos en los consultorios médicos.

Respuesta: No se acepta. El Mapa es un instrumento para la ordenación de los servicios de transporte. Medidas como las que se contemplan en la alegación no son objeto de esta regulación.

2º.- En relación con los servicios educativos y movilidad, alegan que la integración del transporte escolar puede ocasionar problemas al mezclar gente mayor con estudiantes (riesgo sanitario, convivencia difícil, etc.), y plantea el problema de la coordinación de horarios para ambos colectivos

Respuesta: No se acepta. Las reticencias planteadas sobre la prestación conjunta del transporte regular de uso general y escolar se disipan por los propios resultados de esta forma de prestación del transporte dirigida a día hoy a las áreas rurales y, que se puso en marcha por la Junta de Castilla y León hace más de siete años ante la demanda social constatada por solicitudes de ciudadanos y de alcaldes de Ayuntamientos.

Los resultados son altamente satisfactorios en el sentido de que los servicios se realizan sin incidencias y sin problemas entre escolares y viajeros de uso general por el hecho de compartir el mismo vehículo, duplicando la oferta de servicios que se tenía. Así mismo, se hace un seguimiento especial de estas rutas de acuerdo con lo previsto en el anual de Castilla y León. En el año 2020, se aprobaron por la Dirección General de Transportes unas directrices específicas de aplicación a estos contratos de prestación conjunta, derivadas de la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, no produciéndose ninguna incidencia.

De acuerdo con la normativa reguladora del mismo y del transporte escolar (RD 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, y el Decreto 13/2019, de 16 de mayo, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León), se establece la obligatoriedad de la figura del acompañante que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores durante su transporte y las operaciones de acceso y abandono del vehículo; además se prevén otras medidas de seguridad adicionales como es la exigencia de que los vehículos dispongan de modo obligatorio de asientos equipados con cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados y que las plazas reservadas para escolares sean contiguas de manera que los alumnos estén en la misma zona del vehículo, preferentemente en la parte delantera.



3º.-Se propone un servicio de taxi subvencionado con coste mínimo para las personas mayores.

Respuesta: La utilización del taxi para la realización del transporte interurbano ya se contempla; Estos servicios pueden ser objeto de subvención al igual que los que se prestan con autobuses.

Por un lado, en el Anexo II Determinaciones de Planificación, se prevé como objetivo genérico del primer eje estratégico, *“el compromiso con el medio rural”*, con el que se pretende: *“Dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las especificidades de cada territorio. Optimización de la oferta actual en términos de rutas de transporte, expediciones, conectividad y adecuación de los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios”*.

Así mismo, en el Tercer Eje Estratégico del Mapa, *“Transporte comprometido con la modernización tecnológica”*, se prevé como uno de sus objetivos genéricos el *“Compromiso con un transporte moderno, accesible y seguro”*, lo que supone, entre otras cosas, la *“adecuación de los vehículos a las características socio-territoriales”*.

Por otro lado, en el Anexo III se recoge en el apartado 2.3 con carácter vinculante como Criterios relativos al contenido de los proyectos explotación de las futuras licitaciones, *“atender a las necesidades de movilidad del mundo rural”* y recoger las *“Características de los vehículos”*.

3º.- Se alega el establecer transporte a los polígonos industriales, aunque no sean cabeceras de comarca.

Respuesta: Se contempla el transporte a polígonos industriales.

En el punto 2.1.4 del Anexo III-Determinaciones de ordenación y coordinación, se recogen los *“Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte”* como modelo conceptual al que se deben adaptar en cada caso concreto, y se prevé con carácter orientativo como *“Estrato 3”*, el criterio de conexión de los nodos poblacionales entre sí, por razones de proximidad geográfica, por razones de influencia socio-económica, o por conexión con polos industriales consolidados, teniendo en cuenta que éstos se encuentran fuera de las poblaciones y se debe tener en cuenta la actividad de las empresas instaladas en los polígonos industriales, contribuyendo con el transporte público a hacer más sostenible la actividad en esas zonas.

4º.- Proponen que se tenga en consideración otros viajes realizados de forma esporádica, cambiante, puntual, tales como los realizados a mercadillo, o viajes a demanda por motivos de ocio, cultura, o nocturnos para veladas por fiestas patronales.

Respuesta: Puede ser objeto de estudio en un momento posterior a la aprobación del Mapa.



El Mapa contempla servicios de transporte de titularidad pública, y no son otros que los servicios de transporte regular de uso general de viajeros. Es decir, aquellos servicios de transporte que sirven para la movilidad general. No obstante, aquellas rutas que además de tener un carácter turístico pudieran servir a fines generales, y con una demanda estable de viajeros, podrían incorporarse a alguno de los contratos que formen parte del Mapa, siempre que se den los supuestos legales.

5º.- Solicitan que los criterios medioambientales recogidos en los anexos tengan la relevancia que merecen.

Respuesta: Ya se contempla. Los anexos del Mapa de ordenación de transportes forman parte del proyecto de decreto que ahora se tramita, tal y como se recoge en el propio texto de la norma. Por lo tanto, su contenido tiene la misma relevancia y garantías jurídicas que cualquier otro aspecto que se recoge en el futuro decreto.

Precisamente, los criterios medioambientales ocupan una posición destacada dentro del Mapa:

-Como pauta esencial en el desarrollo del modelo de movilidad: el Mapa se ajusta a uno de los principios básicos de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre como es la “promoción de la movilidad sostenible...”

-Como Eje Estratégico y Objetivo genérico del propio Mapa: el Segundo Eje Estratégico sobre el que pivota el Mapa es una “Transporte comprometido con la sostenibilidad” siendo uno de sus objetivos la “Sostenibilidad Ambiental”

Pero no se queda en una mera declaración de intenciones, sino que el propio decreto prevé como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente, apartados 2.1.2; 2.1.5; 2.3; 2.7) los siguientes instrumentos o medidas:

- Generalización del Transporte a la demanda como transporte verde.
- Exigencia de una flota moderna con utilización de tecnología y fuentes energéticas sostenibles
- Certificaciones ambientales
- Estrategias de economía circular
- Implementación de planes de movilidad sostenible
- Contratación pública estratégica: introducción en los pliegos
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivo. -Sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono; Aspectos medio ambientales.

Así mismo, dentro del Tercer Eje Estratégico del Mapa, un “Transporte comprometido con la modernización tecnológica , se prevé el objetivo genérico del “Compromiso con un transporte moderno, accesible y seguro” , lo que supone, entre otras cosas, la adecuación de los vehículos a las características socio-territoriales, y una contratación pública estratégica en materia de modernización, sostenibilidad ambiental, seguridad y



accesibilidad, que introduzca elementos objetivos de valoración que primen aspectos en esas materias de los vehículos por encima de los requisitos mínimos de licitación.

6º.- Proponen la obligatoriedad de disponer de un mínimo de vehículos eléctricos y de infraestructuras de recarga por parte de los operadores e ir actualizando al alza dicho mínimo.

Respuesta: El contenido de esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación y por lo tanto se valorará en un momento posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita.

En cualquier caso, se utilizarán los vehículos más adecuados, y se determinarán en la fase de anteproyectos, donde se recogerán las características de los vehículos de las distintas concesiones objeto de la licitación.

7º.- Consideran que el servicio de transporte a la demanda no puede ser gratuito, debe tener un coste más barato para personas mayores, estudiantes, discapacitados y bonificar el empadronamiento.

Respuesta: No se acepta La puesta en marcha del bono rural gratuito es una apuesta de la Junta de Castilla y León en la lucha contra la despoblación y que favorece la discriminación positiva en el mundo rural.

8º.- Se recogen una serie de consideraciones muy concretas sobre las siguientes zonas de Segovia:

a) Respecto a la zona nordeste de Segovia:

- *La zona con cabecera en Riaza tiene poco sentido en sí misma, con localidades sin relación con la cabecera y localidades a una distancia superior a 50 km.*
- *Con la asignación de localidades propuesta se deja entrever la desaparición de las funciones de cabecera de Sepúlveda y Navafría como centros de referencia.*
- *Muchos pueblos pertenecientes a la ZBS Sepúlveda se quedan sin núcleo de población señalado como posible cabecera y se suman a los pueblos asignados a la ZBS Aranda de Duero, con lo cual, la mayoría no tiene relación.*
- *Sugieren la instauración de una línea circular de demanda que enlace diferentes núcleos con significación comarcal con itinerarios en ambos sentidos.*
- *Línea propuesta: Riaza-Ayllón-Maderuelo-Campo de San Pedro-Boceguillas-Sepúlveda-Prádena-Riaza.*

b) Respecto a la Zona Centro de Segovia:

- *Los territorios de la ZBS de Fuentesauco de Fuentidueña y Sacramenia tienen, además de a Cantalejo, una gran focalización hacia Cuéllar, extremo que se debería contemplar.*



- *La zona presentada con cabecera en Cantalejo no tiene sentido, ya que comprende localidades sin relación con Cantalejo y sí con la capital y poblaciones de más de 50 km. de la cabecera.*
- *La asignación de localidades a la unidad funcional con cabecera en Cantalejo deja entrever la pérdida de funciones de cabecera a Fuentesaúco, Sacramenia o Sepúlveda, pueblos con influencia propia.*
- *Asignación, de localidades fuertemente ligadas a Cantalejo (comarca de Turégano, tierra de Pedraza...) a una zona extraña con cabecera en el Real Sitio de San Ildefonso, por ello, solicitan que se reconsidere dicha asignación.*
- *Sugieren que la zona centro quede conformada con las cabeceras de Cantalejo, Turégano, Fuentesaúco de Fuentidueña y Sacramenia.*
- *Proponen instaurar una línea circular de demanda que unos diferentes núcleos con significación comarcal, y de prestación de servicios, así como la posibilidad de conectar con otras líneas circular (Cantalejo-Sepúlveda-Sacramenia-Fuentesaúco de Fuentidueña-Hontalbilla-Aguilafuente-Turégano-Cantalejo).*

c) Respecto a la zona de Cuéllar-Carbonero-Nava de la Asunción:

- *Señalan que las dos unidades funcionales de la zona presentan un gran desequilibrio entre ambas.*
- *En la zona con cabecera en Nava de la Asunción se omite por completo el papel de Santa María la Real de Nieva.*
- *Indican que los pueblos de la zona sur no vinculados a Santa María la Real de Nieva deben asignarse a la zona Segovia-Sierra de Guaderrama.*
- *Sugieren unir las zonas correspondientes a las ZBS de Cuéllar, Carbonero y Nava de la Asunción junto a los pueblos asignados a la ZBS de Arévalo.*
- *Señalan que las rutas de esta zona deben unir las localidades más al oeste con los nodos más importantes de la autovía Segovia-Valladolid.*
- *Proponen dos rutas semicirculares: Cuéllar-Vallelado-Coca-Nava de la Asunción-Santa María de Nieva-Carbonero el Mayor; Cuéllar-Olombada-Hontalbilla-Aguilafuente-Mozoncillo-Carbonero el Mayor.*

d) Respecto a la zona de Segovia-Sierra de Guaderrama:

- *Alegan que la unión de pueblos de ZBZ La Sierra a la unidad funcional con cabecera en Riaza es un contrasentido, puesto que muchos de los pueblos del sur de las zonas con cabecera en Nava de la Asunción y Cantalejo deben formar parte de esta zona.*
- *Consideran que se debe mantener la funcionalidad de la ZBS La Sierra.*
- *Indican que los pueblos del sur de las zonas con cabecera en Nava de la Asunción y Cantalejo deben formar parte de esta zona (Segovia-Guaderrama).*
- *Consideran el poco sentido que tiene separar la unidad funcional que engloba Segovia capital con Villacastín y Nava de San Antonio y otra que englobe el Real Sitio de San Ildefonso y El Espinar. Defienden la inclusión en una zona única.*



- Sugieren poner un sistema de lanzaderas que podrían estar dentro del sistema integrado del transporte, ya que la mayor parte de la población de esta zona hacen vida en Madrid.
- Indican que esta zona debería tener como cabeceras: Segovia, El Espinar, Villacastín, Real Sitio de San Ildefonso y Navafría, y como cabeceras secundarias Nava de San Antonio y Torrecaballeros.
- Proponen dos rutas a la demanda en esta zona. Carbonero el Mayor-Valseca-Valverde del Majano-Marugán-Villacastín-San Rafael; Prádena-Navafría-Sotosalbos-Torrecaballeros-El Real Sitio de San Ildefonso-Valsain-Segovia.
- Señalan que en el proyecto no se habla sobre el desarrollo o estímulo de otros modelos de movilidad, como los vehículos compartidos o carsharing, la compra de vehículo de uso privado para ser utilizados por personas con comunidad de interés, y la movilidad mediante bicicletas, bicicletas eléctricas, o vehículos de movilidad personal (patinetes, monopatinos, etc).

Respuesta: El contenido de estas alegaciones es objeto de los anteproyectos de explotación que se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas. Por lo tanto, se valorarán en un momento posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita.

En el punto 2.1.4 del Anexo III “Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del Transporte”, se establecen los niveles de estratificación de rutas de transporte o flujos de movilidad, y en el punto 2.3 los criterios relativos al contenido de los anteproyectos de explotación.

9º.- Destacan la necesidad de dotar al territorio de cobertura digital completa (ofrecer a las empresas aplicaciones y desarrollos necesarios, poner en funcionamiento Centros de gestión de información y labor de divulgación y concienciación a los usuarios).

Respuesta: Ya se contempla. El acceso a un servicio adecuado de red de internet y cobertura móvil se considera totalmente necesario para el desarrollo del Mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. No obstante, los servicios de transporte pueden ser prestados en condiciones adecuadas sin que la no disposición de red de internet adecuada frene el acceso a unos servicios más modernos y tecnológicos.

El uso de app's que funcionen en modo off – line posibilitan la transición hasta que se implante en toda la Comunidad Autónoma la mejor red de internet que asegure el asentamiento de la población principalmente en el medio rural.

- ***Alegaciones de la Asociación Empresarial Vallisoletana de transporte en Autobús (ASEBUS).***

Con fecha 14 de abril de 2021 D. Juan Carlos Rodríguez Cuesta, en representación de la Asociación Empresarial Vallisoletana de transporte en Autobús (ASEBUS) presenta escrito de alegaciones con las siguientes consideraciones:



A) Viabilidad económica del Mapa y su financiación

1º Señalan que dada la escasa demanda y que gran parte de los contratos serán considerados como Obligación de Servicio público (OSP), junto a la gratuidad de algunos servicios, la dotación económica debiera ser mayor a la prevista.

Respuesta: El contenido de esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación que se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas. Por lo tanto, se valorarán en un momento posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita. En cualquier caso, la valoración económica se realizará en función del nivel de servicios propuesto con un estudio de ingresos y costes adecuado.

2º Señalan que se debe aclarar el método de cálculo de la aportación de la Consejería de Educación, de tal forma que se recoja en un estudio económico y financiero las cuantías para cada anualidad.

Respuesta: No es objeto del Mapa. Debe formar parte del contrato y será la propia Consejería competente la que determine la cuantía económica a aportar.

B) Estudios de demanda, costes y equilibrio del contrato.

3º Solicitan resolver la contradicción entre los ingresos previstos y la gratuidad del transporte a la demanda.

Respuesta: Se acepta. En el punto 3 del anexo incorporado a la Memoria Económica del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, con la rúbrica – *Evaluación del impacto presupuestario y económico* – se da respuesta a tal alegación. En relación con el bono rural gratuito cabe indicar que forma parte de una política contra la despoblación que permite la discriminación positiva en el mundo rural.

4º Solicitan la inclusión de un estudio pormenorizado de cuál va a ser la demanda inicial (con la afección de la pandemia incluida), así como las variaciones tendenciales desde la última evaluación de la demanda. Cálculo, de manera justificada, de la afección de la nueva política tarifaria escogida en esa demanda inicial y la afección de los nuevos bonos. Señalan que los datos de la demanda son anteriores a 2020 y por lo tanto no están actualizados.

Respuesta: La existencia de estos datos vinculados al número de expediciones, itinerarios, etc., formarán parte de los anteproyectos de explotación al estar vinculados a los ingresos y costes. No obstante, el Mapa, como documento de estrategia general, a través del anexo que se adjunta a la memoria económica da respuesta con carácter orientativo a estos aspectos. En cuanto a la política tarifaria, los bonos afectan a los ingresos, y por lo tanto esa disminución de ingresos se traslada a la Junta de Castilla y León; aspecto éste que, en cualquier caso, se analizará en cada anteproyecto. Por último, hay que aclarar que los



documentos que conforman el Mapa están finalizados a fecha de 31 de diciembre de 2019, y por lo tanto, los datos que figuran en el mismo son homogéneos y coherentes con ello.

5º Consideran que no debe desaparecer las aportaciones de Ayuntamientos y Diputaciones.

Respuesta: Ya está contemplado. Las aportaciones de los Ayuntamientos y Diputaciones no desaparecen del sistema. La Junta de Castilla y León asume las aportaciones que venían haciendo estas entidades hasta la aprobación del Mapa. Una vez en marcha el nuevo modelo de movilidad se estará a lo dispuesto en Ley 19/2018, de 20 de diciembre, que a este respecto es muy clara, al señalar en el artículo 11:

“Artículo 11. Financiación de servicios adicionales.

1. Todos los incrementos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general adicionales a los previstos en los instrumentos de planificación y coordinación de la presente ley, así como las posibles bonificaciones o exenciones tarifarias solicitadas o establecidas por cualquier Administración Pública, habrán de ser financiados por quien las solicite o establezca.

2. La consejería competente en materia de transportes determinará las cuantías a financiar por la Administración que solicite o establezca el incremento de servicios adicionales en la resolución que dicte a tal efecto.”

Por lo tanto, la Junta de Castilla y León seguirá abierta a la financiación y mejora de los servicios que tenga el mapa.

6º Solicitan que el Mapa reconozca el derecho del concesionario a solicitar el equilibrio del contrato, en el caso de que la demanda real sea inferior a la prevista en los proyectos de explotación de los contratos.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

C) Compensaciones por modificaciones contractuales y D) Compensaciones por circunstancias excepcionales.

7º Señalan que debe recogerse en el Mapa un reconocimiento expreso del derecho a la compensación en el caso de modificaciones de los contratos con nuevas OSP y, también por circunstancias excepcionales

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

D) Subrogación y estabilidad en el empleo

8º Solicitan la aprobación de una disposición general que establezca las condiciones de la subrogación del personal, concretando cuál es la situación del personal acompañante del



transporte escolar y, cuál va a ser el tratamiento del personal autónomo. En todo caso, debe considerarse todo el personal perteneciente a las empresas concesionarias (taquillas, administración, talleres, etc.).

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicios de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

El segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación se prevé con carácter vinculante tanto los Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones como el contenido como mínimo en los proyectos de explotación del objetivo de “Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo” “Medios técnicos y humanos”, “Vehículos del servicio”.

En todo caso, la subrogación laboral se ajustará a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

9º En caso de que el personal a subcontratar sea inferior al contemplado en el nuevo contrato, ¿cuál sería la actuación en este supuesto?

Respuesta: Se podrá ver y analizar en los anteproyectos; el personal a subrogar estará contemplado en los anteproyectos de explotación en base a los acuerdos alcanzados en el Diálogo Social.

E) Diseño y configuración del Mapa

10º Indican que el mapa sólo señala que los nuevos contratos son zonales y no indica el diseño de lotes y los servicios que los integran. El Mapa debe reconocer la posibilidad de presentar alegaciones a la división zonal escogida y a su contenido

Respuesta: La delimitación geográfica, funcional y poblaciones atendidas serán señaladas en la siguiente fase del proceso con la publicación de los anteproyectos de explotación que incluyen el desarrollo explícito de los nuevos contratos de concesión de servicios de transporte público de viajeros por carretera. Los anteproyectos de explotación se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas.

11º.-Debe aclararse cuál será el criterio para responder a la demanda variable y presumiblemente decreciente en los distintos servicios, en particular el transporte integrado



Respuesta: Los criterios se recogen de manera indiciaria en el Mapa como documento de estrategia general que es. Ahora bien, al ser un aspecto vinculado a los ingresos, gastos, o aportaciones económicas, se concretará en los anteproyectos de explotación. Todo ello, teniendo en cuenta la normativa básica sobre modificación de contratos regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

12º Cómo se va a considerar la coordinación entre distintas redes, en particular el uso de paradas urbanas y el transbordo con concesiones de la Administración Central.

Respuesta: Las distintas formas de coordinación ya se contemplan con carácter general en la documentación de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre. Su concreción se realizará en un momento posterior, ya que precisa de una colaboración y coordinación con otras Administraciones.

Será un planteamiento que podrá suscitarse en los pliegos de condiciones de los respectivos contratos a tener en cuenta por los licitadores que podrán contemplar este tipo de soluciones que permitirán la coordinación de los títulos de transporte de los distintos modos

13º Se indica que el pasar las rutas con demanda inferior a 4.500 viajeros/año como rutas de transporte a la demanda, debiera ser orientativa y nunca vinculante, pues habrá casos en los que todos los días haya reservas.

Respuesta: Se acepta la propuesta y se modifica el carácter de este criterio, pasando de “vinculante” a “orientativo”. Una de las premisas del Mapa es la potenciación del transporte a la demanda como sistema preferente y predominante para la gestión del transporte, pues supone un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, además de estar alineados con la eficiencia en la gestión medio ambiental, energética y la sostenibilidad.

La realización de trabajos de campo de aforos y encuestas permitió conocer la demanda de las diferentes rutas de transporte público por carretera de la red gestionada por la Comunidad Autónoma.

El análisis de la información obtenida permitió detectar el elevado número de rutas de transporte público regular de viajeros, en las que, a pesar de su bajo índice de ocupación, la prestación de esos servicios se realiza de forma convencional, provocando que circulen autobuses casi vacíos e induciendo a una falta de eficacia y de eficiencia del sistema de movilidad.

Por ello, aquellas rutas de transporte público regular de viajeros que se están prestando de forma convencional y cuya demanda es inferior a 4.500 viajeros / año se adaptarán para ser prestadas como transporte a la demanda.

El traspaso de la forma de gestión de prestación de esas rutas de transporte no supone ningún efecto directo sobre la oferta de servicios, puesto que ésta sigue siendo igual que anteriormente. Únicamente supondría el consiguiente ahorro económico para todas aquellas rutas en las que, tras no efectuarse reservas, el vehículo no tiene que transitar y realizar el itinerario.



Tras analizar la información recabada en los trabajos de campo, parece razonable situar en 4.500 viajeros / año el límite que justifica el traspaso de una forma a otra de prestación de servicio.

14º Con carácter orientativo deberán reconocerse en relación con las Áreas Metropolitanas, la necesidad de la colaboración público – privada, así como los requisitos de sostenibilidad presupuestaria en el caso de la 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.

Respuesta: Ya se contempla.

El Mapa de ordenación de transportes planifica, coordina y ordena la movilidad en el entorno de las Áreas urbanas y periurbanas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 19/2018, de 20 de diciembre.

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 2: Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público
2. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación, (especialmente apartado 2.1.4; 2.3; 2.4; 2.5) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
 - Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
 - Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
 - Títulos de viaje interoperables
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

En todo caso, la gestión del transporte se realizará conforme a lo dispuesto en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de acuerdo con la cual, como regla general, la prestación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

F) Adaptación a nueva normativa estatal y europea



15º 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, deberá aplicarse a los contratos regulados en el Mapa.

Respuesta: No es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación que se ajustará a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

16º Debe preverse la coordinación del Mapa con tráficos de otras zonas del mapa, con tráficos de otras Comunidades Autónomas, con tráficos del MITMA, y con tráficos urbanos y metropolitanos.

Respuesta: Las distintas formas de coordinación se contemplan con carácter general en la documentación, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre. Su concreción se realizará en un momento posterior, ya que precisa de una colaboración y coordinación con otras Administraciones.

G) Metodología del cálculo de costes, equipos y vehículos

17º El modelo de costes debe contemplar los tiempos de trabajo no dedicados a las expediciones comerciales, cánones de estaciones, reservas de vehículos, costes adicionales en concepto de nuevas tecnologías de tracción, y costes fijos derivados del transporte a la demanda. Además, debe contemplarse la inflación y el beneficio establecido.

Respuesta: Ya se contempla.

En la Memoria del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, dentro del epígrafe *Evaluación del impacto presupuestario y económico*, se ha incorporado un anexo “Memoria económica” y, en el punto 4 con la rúbrica – *Estimación económica costes nuevo mapa vigencia concesiones* – se da cobertura a tal alegación.

18º En materia de vehículos debe contemplarse la subrogación del material móvil, incluyendo el período transitorio suficiente para la incorporación de nuevos vehículos.

Respuesta: El contenido de esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación con los que se aportará la relación de vehículos adscritos a cada contrato de transporte público de viajeros por carretera.

- Alegaciones de la Unión Palentina de Empresarios de Transporte de Viajeros (UPEVI).

Con fecha 14 de abril de 2021 D. Luis José Vallejo Ruesga, en representación de la Unión Palentina de Empresarios del Transporte de Viajeros (UPEVI), presenta escrito de alegaciones al Mapa de ordenación de transporte de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León sometido al trámite de información pública. Son las siguientes:



1º Señalan que en la memoria se cifra de forma ambigua y con errores aritméticos el presupuesto de costes e ingresos totales.

Respuesta: Se acepta. En la Memoria del proyecto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, dentro del epígrafe *Evaluación del impacto presupuestario y económico*, se ha incorporado un anexo “Memoria económica” y, en el punto 3.2 con la rúbrica – *Resumen del impacto económico previsto del nuevo mapa* – se da cobertura a tal alegación. Además, se ha corregido la tabla 6: estimación coste adaptación espacios funcionales, y la tabla 7: resumen global anual servicios de transporte -datos anuales-, de la referida Memoria.

2º Indican que se establecen los criterios a seguir en la contratación de forma abierta, genérica, imprecisa y sin cuantificar.

3º Consideran que hay que fijar los criterios de adjudicación de los concursos, garantizando, como mínimo, que un 65 % - 70% de la puntuación que se asigne a las ofertas se dirijan a valorar la calidad del servicio de transporte.

4º Proponen ponderar, limitar y restringir la consideración de baja temeraria a la realidad de Castilla y León.

5º Propone puntuar, dentro de los criterios o cláusulas sociales, el empleo generado en la zona de influencia de la concesión. Así mismo, las instalaciones fijas complementarias de transporte del ofertante ubicadas en el territorio de influencia de la concesión.

6º Proponen limitar el número de lotes que se pueden adjudicar a cada licitador.

Respuesta: Las alegaciones 2ª, 3ª, 4ª, 5ª y 6ª no son objeto del Mapa, sino que es materia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y, se adecuará en todo caso a los dispuesto en dicha ley.

7º Minimizar el impacto económico de las grandes y cuantiosas inversiones a realizar por las empresas en la renovación y compra de la flota de vehículos nuevos.

Respuesta: Está prevista la subrogación de vehículos. Los vehículos podrán acogerse a la subrogación siempre que cumplan con los estándares de calidad de los nuevos contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera.

8º Recoger expresamente que el plazo de duración de las concesiones será de 10 años, y que puede ser prorrogado hasta completar 15 años.

Respuesta: Ya se contempla. El Mapa recoge expresamente en el punto 2.10 del Anexo III, la normativa europea de obligado cumplimiento (artículo 4 del Reglamento (CE) nº1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo), de acuerdo con la cual, la duración de los contratos no podrá superar diez años, si bien, excepcionalmente,



en caso necesario y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, “como máximo la mitad del período original”, expresión ésta que ahora se hace constar en la explicación de dicho punto.

9º Diseñar los anteproyectos de las futuras concesiones respetando como mínimo la oferta de servicios (tráficos y expediciones) existentes en los contratos actuales.

Respuesta: Como se señala en la propia alegación, se trata de una cuestión objeto de los anteproyectos y no del Mapa que ahora se tramita.

10º Tener en cuenta en los estudios económicos de los anteproyectos de las futuras concesiones, el impacto del Covid-19 sobre la demanda y, el consecuente equilibrio económico resultante.

Respuesta: Como se señala en la propia alegación, se trata de una cuestión objeto de los anteproyectos y no del Mapa que ahora se tramita.

En cualquier caso, el Mapa no puede tener vinculación a hechos excepcionales como la Covid-19. En el año en el que se prevé que se ponga en marcha el nuevo sistema de movilidad no tendrían por qué existir los efectos de la actual Covid-19; en todo caso, de existir cualquier hecho excepcional que afecte a ingresos y gastos se tendrá en consideración en ese momento.

11º Garantizar un único procedimiento de contratación.

Respuesta: Esta alegación no es objeto del Mapa sino materia de contratación y como tal, se estará a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público como norma básica.

12º Señala que el coste de las tarifas sociales y otras ayudas (por renta, número de hijos, edad, discapacidad, etc.) no sea asumido por las empresas

13º Señala que no debe aportar una preferencia en la adjudicación del contrato los criterios cualitativos para la evaluación de las ofertas que incorporen cláusulas sociales (pág. 250, ap. 2.6). Las empresas hasta 50 trabajadores no cuentan con planes para cumplir estas medidas.

14º Consideran que el tamaño de los lotes debe reducirse para que cualquier pyme, del tipo que sea, pueda acceder a la contratación, al ser este un aspecto social desarrollado por el Acuerdo 44/2016, de 21 de julio, de la Junta de Castilla y León.

15º Indican que los ingresos a percibir por el contrato, ya bastante ajustados, no se vean reducidos por penalizaciones (Malus). No haya repercusión económica si no se cumplen los requisitos mínimos.



Respuesta: Se observa que las anteriores alegaciones se refieren a cuestiones que se deben dilucidar en los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, en un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita. En cualquier caso, al ser muchas la previsiones referidas al régimen de contratación, “ (...) la regulación ha de preservar la regulación estatal en la materia, al ser de su competencia, así como la normativa comunitaria (...).”

16ª Señalan que se puede garantizar un transporte accesible a todos los ciudadanos que lo soliciten disponiendo de un 30% de la flota adaptado, sin necesidad de que sea el 100% de la flota.

Respuesta: No se acepta.

El proyecto de decreto da cumplimiento a la normativa en materia de accesibilidad.

17ª Indican la importancia de una cobertura de internet óptima que llegue a todas las zonas rurales, que en la actualidad no existe en muchas zonas rurales.

Respuesta: Ya se contempla.

El acceso a un servicio adecuado de red de internet y cobertura móvil se considera totalmente necesario para el desarrollo del Mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. No obstante, los servicios de transporte pueden ser prestados en condiciones adecuadas sin que la no disposición de red de internet adecuada frene el acceso a unos servicios más modernos y tecnológicos.

El uso de app's que funcionen en modo off – line posibilitan la transición hasta que se implante en toda la Comunidad Autónoma la mejor red de internet que asegure el asentamiento de la población principalmente en el medio rural.

- ***Alegaciones de la Asociación Provincial de Autobuses de Viajeros de Burgos (ASVIBUR)***

Con fecha 14 de abril de 2021 D^a Emiliana Molero Sotillo, en representación de la Asociación Provincial de Autobuses de Viajeros de Burgos (ASVIBUR) presenta documento al objeto de realizar una serie de aportaciones.

En concreto “*consideran relevante que la Administración aclare el tema de la subrogación de los trabajadores*”.

A este respecto hay que decir que es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

El segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo



Social. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación se prevé con carácter vinculante tanto los Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones como el contenido como mínimo en los proyectos de explotación del objetivo de “Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo” “Medios técnicos y humanos”, “Vehículos del servicio”.

En todo caso, la subrogación laboral se ajustará a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Por lo que respecta al resto de consideraciones del documento presentado por ASVIBUR, en el propio escrito (número 2º) se dice expresamente que se trata de criterios que se deben incluir en los pliegos de contratación. Por lo tanto, no se entra ahora en su valoración ya que deberán ser tenidas en cuenta en un momento posterior a la aprobación del proyecto de decreto que ahora se tramita.

- Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Castilla y León (CEOE Castilla y León).

Con fecha 15 de abril de 2021 (fuera de plazo), D. David Esteba Miguel, en representación la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Castilla y León, presenta las siguientes alegaciones:

1º El mapa no atiende a la realidad del contexto territorial y poblacional en el que se desenvuelve el sector del transporte en la Comunidad Autónoma.

2º No vela por el impulso de la participación de las pymes en la contratación pública. Poner el foco en las pymes impulsa la cohesión territorial, el progreso económico y social y, el empleo.

3º El mapa requiere de más infraestructuras y nuevas rutas.

Las alegaciones 1ª, 2ª, 3ª ya han sido contestadas.

4º Fijar los criterios de adjudicación de los concursos, garantizando que, como mínimo, un 65% - 70% de la puntuación que se asigne a valorar las ofertas se dirija a valorar la calidad del servicio de transporte.

5º Proponen que se pondere, limite y restrinja la baja temeraria a la realidad de Castilla y León.

6º Puntuar dentro de los criterios o cláusulas sociales el empleo generado en la zona de influencia de la concesión.

7º Puntuar las instalaciones fijas complementarias del transporte del ofertante ubicadas en el territorio de influencia de la concesión.

8º Indican que se limite el número de lotes que se puedan adjudicar a cada licitador.



Respuesta a las alegaciones 4ª, 5ª, 6ª, 7ª y 8ª: No son objeto del Mapa, sino que son materia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público y, se adecuará a dicha ley.

9º Minimizar el impacto económico de las inversiones a realizar en la renovación y compra de la flota de vehículos.

Respuesta: Uno de los objetivos perseguidos con el desarrollo del Mapa es la renovación de la flota de vehículos adscritos a los contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, para que éstos sean más eficientes, contaminen lo menos posible y se adecúen en tamaño a las necesidades reales de cada una de las rutas de transporte. Esto redundará en la mejora de la calidad del medio ambiente es un objetivo deseable para toda la ciudadanía y el mapa de transporte se ha elaborado buscando preservar lo máximo posible la calidad de vida de sus ciudadanos.

10º Señalan que se recoja expresa y literalmente el plazo de duración de la concesión.

Respuesta: Ya se contempla.

El Mapa recoge expresamente en el punto 2.10 del Anexo III, la normativa europea de obligado cumplimiento (artículo 4 del Reglamento (CE) nº1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) no 1191/69 y (CEE) no 1107/70 del Consejo), de acuerdo con la cual, la duración de los contratos no podrá superar diez años, si bien, excepcionalmente, en caso necesario y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, “como máximo la mitad del período original”. La duración concreta del contrato dentro de ese límite no es objeto del Mapa.

11º Inciden en que en el diseño de las futuras concesiones se respete la oferta de servicios de los contratos actuales.

Respuesta: El contenido de esta alegación no es objeto del Mapa sino de los anteproyectos de explotación donde se analizará y valorará la oferta de servicios en un momento posterior a la aprobación de aquél.

12º-13º Tener en cuenta en los estudios económicos de los anteproyectos de explotación, el impacto del Covid-19 sobre la demanda, y el equilibrio económico financiero.

Respuesta: Tal y como dice la propia alegación es una cuestión de los anteproyectos de explotación. En cualquier caso, el Mapa no puede tener vinculación a hechos excepcionales como la Covid-19. En el año en el que se prevé que se ponga en marcha el nuevo sistema de movilidad no tendrían por qué existir los efectos de la actual Covid-19; en todo caso de existir cualquier hecho excepcional que afecte a ingresos y gastos se tendrá en consideración en ese momento.



Así mismo, hay que tener en cuenta que el equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

14º Solicitan que se garantice un único procedimiento de contratación, tal y como se recoge en la memoria.

Respuesta: Esta alegación no es objeto del Mapa sino materia de contratación y como tal, se estará a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

15º Indican que con el 30% de la flota adaptada se puede garantizar un transporte accesible, no es necesario el 100%

Respuesta: No se acepta.

El proyecto de decreto da cumplimiento a la normativa en materia de accesibilidad.

16º Es necesario una cobertura de internet óptima que llegue a todas las zonas rurales

Respuesta: Ya se contempla.

El acceso a un servicio adecuado de red de internet y cobertura móvil se considera totalmente necesario para el desarrollo del Mapa de ordenación de transportes. No obstante, los servicios de transporte pueden ser prestados en condiciones adecuadas sin que la no disposición de red de internet adecuada frene el acceso a unos servicios más modernos y tecnológicos.

El uso de app's que funcionen en modo off – line posibilitan la transición hasta que se implante en toda la Comunidad Autónoma la mejor red de internet que asegure el asentamiento de la población principalmente en el medio rural.

17º El coste de las tarifas sociales y otras ayudas en función de la renta, no pueden ser asumidas por la empresa concesionaria (pág. 239). Solicitan fórmulas de compensación de la administración.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

18º Señalan que no debe aportar una preferencia en la adjudicación del contrato los criterios cualitativos para la evaluación de ofertas que incorporen cláusulas sociales (pág. 250, apartado 2.6). Las empresas hasta 50 trabajadores no cuentan con planes para cumplir estas medidas.

Respuesta: No es objeto del Mapa, sino que es materia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del sector público y se adecuará a dicha ley



19º El tamaño de los lotes debe reducirse para que cualquier pyme pueda acceder a la contratación.

Respuesta: No es objeto del Mapa, sino que es materia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del sector público y se adecuará a lo dispuesto en dicha ley.

20º Los ingresos a percibir por el contrato ya bastante ajustados, no pueden ser reducidos por penalizaciones (malus). Es decir, que no haya repercusión económica si no se cumplen los requisitos mínimos.

Respuesta: Se trata de una cuestión que se debe dilucidar en los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, en un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

21º Señalan que la compensación económica prevista en la Memoria no es suficiente para la viabilidad económica. Y solicitan incremento en la dotación

Respuesta: Esta cuestión no es objeto del Mapa. La valoración económica se realizará en función del nivel de servicios propuesto con un estudio de ingresos y costes adecuado que se valorará en los anteproyectos.

22º Consideran que el cuadro de financiación debe cubrir todo el período de vigencia, no sólo el primer año.

Respuesta: Se acepta. En el punto 4 del anexo incorporado al epígrafe – *Evaluación del impacto presupuestario y económico* – de la Memoria del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, se da respuesta a tal alegación., y se señalan las cuantías económicas estimadas para la totalidad de los años de vigencia de las concesiones en todos sus apartados.

23º Consideran que no deben desaparecer las aportaciones de Ayuntamientos y Diputaciones.

Respuesta: Ya se contempla Las aportaciones de los Ayuntamientos y Diputaciones no desaparecen del sistema. La Junta de Castilla y León asume las aportaciones que venían haciendo estas entidades hasta la aprobación del Mapa. Una vez en marcha el nuevo modelo de movilidad se estará a lo dispuesto en Ley 19/2018, de 20 de diciembre, que a este respecto es muy clara, al señalar en el artículo 11:

“Artículo 11. Financiación de servicios adicionales.

1. Todos los incrementos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general adicionales a los previstos en los instrumentos de planificación y coordinación de la presente ley, así como las posibles bonificaciones



o exenciones tarifarias solicitadas o establecidas por cualquier Administración Pública, habrán de ser financiados por quien las solicite o establezca.

2. La consejería competente en materia de transportes determinará las cuantías a financiar por la Administración que solicite o establezca el incremento de servicios adicionales en la resolución que dicte a tal efecto.”

24º Se debe corregir y justificar el cuadro económico de la página 45 de la memoria. Incluir las siguientes modificaciones: visión de conjunto no sólo ingresos y gastos de inicio de contrato, que se aclare el método de cálculo de la aportación de Educación, hacer estudio económico-financiero para cada anualidad.

Respuesta: Se acepta en el sentido de que se incorpora en el Anexo a la Memoria del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, y se corrige la tabla 7 (Resumen global anual servicios de transporte-datos anuales) de la página 45 de la Memoria.

25º Incluir las siguientes modificaciones: visión de conjunto no solo ingresos y gastos de inicio del contrato, que se aclare el método de cálculo de la aportación de Educación, hacer un estudio económico-financiero para cada anualidad.

Respuesta: El contenido de esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación y como tal, se valorará en una fase posterior a la aprobación del Mapa.

26º Reconocer en el mapa el derecho al equilibrio del contrato en el caso de que la demanda prevista no sea la real.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

27º.- El Mapa debe establecer el derecho de los operadores a la compensación por circunstancias excepcionales como la COVID-19 durante la etapa que dure las consecuencias de la pandemia en la explotación de los contratos.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. En todo caso, de existir cualquier hecho excepcional que afecte a ingresos y gastos se tendrá en consideración en ese momento

28º El Mapa deberá hacer referencia al derecho a la compensación en los casos de modificación de contratos.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.



29º Indican que para dotar de flexibilidad a la gestión se establezca un volumen de incremento de servicios que podrá ser usado discrecionalmente por la administración sin precisar modificación del contrato.

Respuesta: El contenido de esta alegación no es objeto del Mapa sino de los anteproyectos de explotación donde se analizará y valorará la oferta de servicios en un momento posterior a la aprobación de aquél.

30º Establecer como no vinculante el umbral de 4.500 viajeros/año y establecer en los costes tanto la parte fija de disponibilidad como la parte variable debida al número de servicios y, cuantificarlo caso por caso.

Respuesta: Se acepta la propuesta y se modifica el carácter de este criterio, pasando de “vinculante” a “orientativo”

Una de las premisas del Mapa es la potenciación del transporte a la demanda como sistema preferente y predominante para la gestión del transporte, pues supone un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, además de estar alineados con la eficiencia en la gestión medio ambiental, energética y la sostenibilidad del sistema.

La realización de trabajos de campo de aforos y encuestas permitió conocer la demanda de las diferentes rutas de transporte público por carretera de la red gestionada por la Comunidad Autónoma.

El análisis de la información obtenida permitió detectar el elevado número de rutas de transporte público regular de viajeros, en las que, a pesar de su bajo índice de ocupación, la prestación de esos servicios se realiza de forma convencional, provocando que circulen autobuses casi vacíos e induciendo a una falta de eficacia y de eficiencia del sistema de movilidad.

Por ello, aquellas rutas de transporte público regular de viajeros que se están prestando de forma convencional y cuya demanda es inferior a 4.500 viajeros / año se adaptarán para ser prestadas como transporte a la demanda.

El traspaso de la forma de gestión de prestación de esas rutas de transporte no supone ningún efecto directo sobre la oferta de servicios, puesto que ésta sigue siendo igual que anteriormente. Únicamente supondría el consiguiente ahorro económico para todas aquellas rutas en las que, tras no efectuarse reservas, el vehículo no tiene que transitar y realizar el itinerario.

Tras analizar la información recabada en los trabajos de campo, parece razonable situar en 4.500 viajeros / año el límite que justifica el traspaso de una forma a otra de prestación de servicio.

31º El mapa no concreta el contenido y diseño de los lotes (la división de lotes debe estar motivada, aclarar el criterio para responder a la demanda variable, cómo afecta el cambio al equilibrio económico y cómo se va a compensar).

Respuesta: No es objeto del Mapa.



El contenido y diseño de los lotes será señalado en la siguiente fase del proceso con la publicación de los anteproyectos de explotación que incluyen el desarrollo explícito de los nuevos contratos de concesión de servicios de transporte público de viajeros por carretera. Los anteproyectos de explotación se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas. Así mismo, aspectos como el equilibrio económico de los contratos deben ajustarse en todo caso, a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

32º En relación con la demanda e ingresos: resolver la contradicción en los ingresos previstos en el transporte a la demanda (en tanto que se prevé transporte gratuito y bono rural), incluir un estudio pormenorizado de la demanda inicial (teniendo en cuenta el Covid-19), calcular justificadamente la afección de la política tarifaria, y contar con un análisis de la variación de la demanda.

Respuesta: Ya se recoge. En el punto 3 del anexo incorporado a la Memoria Económica del proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, con la rúbrica – *Evaluación del impacto presupuestario y económico* – se da respuesta a tal alegación. En relación con el bono rural gratuito cabe indicar que forma parte de una política contra la despoblación que permite la discriminación positiva en el mundo rural.

Por otro lado, hay que decir que la existencia de estos datos vinculados al número de expediciones, itinerarios, etc, formarán parte de los anteproyectos de explotación al estar vinculados a los ingresos y costes. No obstante, el Mapa, como documento de estrategia general, a través del anexo que se adjunta a la memoria económica da respuesta con carácter orientativo a estos aspectos. En cuanto a la política tarifaria, los bonos afectan a los ingresos, y por lo tanto esa disminución de ingresos se traslada a la Junta de Castilla y León; aspecto éste que, en cualquier caso, se analizará en cada anteproyecto. Por último, hay que aclarar que los documentos que conforman el Mapa están finalizados a fecha de 31 de diciembre de 2019, y por lo tanto, los datos que figuran en el mismo son homogéneos y coherentes con ello.

33º El modelo costes debe contemplar, más que lo señalado en el Observatorio de Costes de Transporte de Viajeros en Autocar, los tiempos de trabajo no dedicados a las expediciones comerciales, cánones de estaciones, reservas de vehículos, costes adicionales en concepto de nuevas tecnologías de tracción y costes fijos derivados del transporte a la demanda. Además, debe contemplarse la inflación con el caso especial del personal que tendrá mayor repercusión, así como el beneficio establecido.

Respuesta: Ya contemplado en el Mapa

34º El Mapa debe recoger el modelo de subrogación del personal, describiendo como se realizará el dialogo social e incluyendo todos los costes imputables a la subrogación en los costes del contrato.



Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

En cualquier caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, el segundo eje estratégico sobre el que pivota el mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación se prevé con carácter vinculante tanto los Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones como el contenido como mínimo en los proyectos de explotación del objetivo de “Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo” “Medios técnicos y humanos”, “Vehículos del servicio”.

35º Deberá recoger la subrogación del material móvil y establecer un período transitorio suficiente para la incorporación de nuevos vehículos.

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita

36º El coste de los acompañantes no están incluidos en el mapa, y por tanto, no se deberán imputar a la empresa de transportes.

Respuesta: No es objeto del Mapa. La obligatoriedad del mantenimiento del acompañante es una decisión de la Consejería de Educación que señalará las condiciones para su contratación. En cualquier caso, la obligatoriedad de la figura del acompañante en el transporte escolar no deriva del Mapa de ordenación de transporte sino de la normativa vigente en materia de transporte escolar y sobre condiciones de seguridad en el transporte de menores : Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, y Decreto 13/2019, de 16 de mayo, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León.

- Alegaciones de la Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares (ANETRA)

D^a. Estefanía Pérez Mascaró, en nombre y representación de la “Asociación Nacional de Empresarios de Transportes en Autocares” presenta escrito de alegaciones el 14/04/2021 a las 20:48. Son las siguientes:



1º Señalan que las concesiones zonales restringen la competencia, y basan dicha alegación en los siguientes preceptos: art. 3 y 93 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo de Economía Sostenible (LES); art. 12.1 de la LOTT; art.56 del Tratado de Funcionamiento de la UE; art.1.2 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

Respuesta: No se acepta. La Ley 2/2011, de 4 de marzo de Economía Sostenible, contempla entre los diferentes principios señalados en su artículo 3, los de impulsar la competitividad de las empresas, mejora de la productividad a través de la innovación y el uso de nuevas tecnologías, el ahorro y la eficiencia energética, la promoción de las energías limpias, reducción de emisiones..., todas ellas están impregnadas en las diferentes actuaciones previstas a llevar a cabo con la puesta en marcha del Mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Con relación al artículo 93 de la misma Ley, cabría señalar que la propia licitación pública prevista ya supone, en sí misma, una promoción de las condiciones que facilitan la competencia, tal y como señala el apartado b del citado artículo. Asimismo, otros principios recogidos en el mismo artículo, como sería el de la gestión eficiente por parte de los operadores (apartado c). o el fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético y de la intermodalidad (apartado e), están todos ellos recogidos en sus diferentes apartados en el desarrollo del Mapa.

En relación a lo señalado en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en su artículo 12.1, *“Conforme a lo establecido en el artículo 38 de la Constitución, y de acuerdo con los principios generales recogidos en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, el marco de actuación en el que habrán de desarrollarse los servicios y actividades de transporte es el de economía de mercado, con la obligación, a cargo de los poderes públicos, de promover la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos”*.

Como no puede ser de otra manera, el marco de actuación en el que se desarrollarán los servicios recogidos en el Mapa es el de economía de mercado, teniendo en cuenta que en todos los procesos que se lleven a cabo se promoverá la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos. Por último, cabe señalar que las concesiones zonales están previstas en los artículos 78,79 y 80 de la LOTT.

Con relación al artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea *“En el marco de las disposiciones siguientes, quedarán prohibidas las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Unión para los nacionales de los Estados miembros establecidos en un Estado miembro que no sea el del destinatario de la prestación. El Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, podrán extender el beneficio de las disposiciones del presente capítulo a los prestadores de servicios que sean nacionales de un tercer Estado y se hallen establecidos dentro de la Unión”*.

En definitiva, no habrá ningún tipo de restricción para las libres prestaciones de servicios, más allá de las señaladas por la normativa vigente que se pueda aplicar en la materia.



El artículo 1.2 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre señala lo siguiente: *“La unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos, en la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente, y en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica”*.

Al igual que con los preceptos anteriores, la elección de concesiones zonales sigue la legalidad vigente en la materia y, en ningún caso obstaculiza las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica pues los servicios que en dichas concesiones se podrán en funcionamiento ya están operativos en la actualidad y, en muchos casos, ya se están realizando de manera conjunta los servicios de transporte integrados y regulares.

2º Indican que las concesiones zonales son contrarias al Reglamento 1370/2007 y a la legislación de contratación pública.

Respuesta: No se acepta. La puesta en marcha del nuevo sistema de transportes conlleva los trámites legalmente establecidos como garantía de respeto al ordenamiento jurídico vigente.

3º Indican que la integración del transporte especial en una concesión zonal genera una compensación excesiva.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

La obligación de la administración es compensar el posible desequilibrio económico que se produzca a la hora de la realización del servicio de obligatoria prestación que se solicita. No obstante, será el concurso y las licitaciones que se presenten y, en concreto, la licitación que resulte adjudicataria la que determine la compensación definitiva para cada una de las concesiones objeto de concurso público.

4º Solicitan que se deje sin efecto el proyecto sometido a información pública y, en particular la integración de los servicios de uso especial (transporte escolar) en los servicios regulares de uso general.

Respuesta: No se acepta. La prestación conjunta del transporte regular de uso general y de y de uso especial-escolar es una de las bases del Mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, imprescindible para la consecución del nuevo modelo de movilidad.

- Alegaciones de la Fundación Centro de Servicios y Promoción Forestal y de sus Industria de Castilla y León.



D. Pablo Sabín Galán, en representación de la Fundación Centro de Servicios y Promoción Forestal y de su Industria de Castilla y León, presenta alegaciones el 14/04/2021, a las 15:38. *Propone en relación con el epígrafe: criterios relativos a la modernización de las infraestructuras complementarias del transporte:*

1º Que se incluya como criterio en las obras de adecuación el empleo de materiales o productos con una baja huella de carbono y en especial el uso de madera.

Respuesta: Se contempla con carácter general. En respuesta a esta alegación hay que decir, que tal y como se explica en el punto 2.11 del Anexo III, las líneas de actuación en las citadas infraestructuras garantizan, en cumplimiento de lo dispuesto en el Título V de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, las condiciones que demanda la ciudadanía mediante la adecuación exterior e interior a estándares actuales de calidad en relación con la accesibilidad y la eficiencia energética, teniendo en cuenta que la finalidad de estas instalaciones es favorecer el uso del transporte público a todas las personas, especialmente a las de movilidad reducida.

Dada la climatología, diversidad y extensión del territorio de Castilla y León, se viene utilizando en la construcción, materiales de bajo mantenimiento, si bien se tiene en cuenta la utilización de materiales alternativos a otros más contaminantes; por ejemplo, en las instalaciones de fontanería y calefacción se procura utilizar polipropileno o polietileno para hacer conducciones más respetuosas con el medio ambiente; así mismo, se tiende a instalar sistemas de calefacción de calderas de biomasa cuyo combustible natural son los pellets.

Además, no sólo es importante la elección de los materiales de construcción sino también elegir una buena orientación del edificio, el aislamiento en puertas y ventanas, ya que con ello se reduce el consumo y la contaminación del edificio a lo largo de la vida útil.

Sin olvidar una ubicación que garantice su entronque con los tejidos urbanos a los que sirven de tal forma que “se minimicen los desplazamientos motorizados”, tal y como exige el artículo 66 de la Ley 9/2018, de 2 de diciembre, “todo ello teniendo en consideración su incidencia medioambiental especialmente en lo relativo a la influencia en calidad del aire y del ruido y los aspectos relacionados con la movilidad y la seguridad”.

Tal y como se establece en el punto 2.11 del Anexo III, “las líneas de actuación tienen carácter vinculante cuando se realicen obras de reforma o modernización de las infraestructuras. Su alcance será proporcional al tamaño de la estación y al número de viajeros”.

2º Que se consideren entre las infraestructuras complementarias del transporte las paradas de autobús situadas en los entornos rurales y en particular sobre éstas se incluyan los siguientes criterios:

— *“Que en cada punto de parada exista una edificación dónde los usuarios puedan esperar en condiciones dignas y adecuadas”.*



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

Respuesta: Alguna de estas consideraciones ya se contemplan, y otras se encuentran en línea con los objetivos del Mapa.

La consideración como infraestructuras complementarias del transporte de las paradas de autobús situadas en los entornos rurales está garantizada por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, a las que denomina “refugios de espera”, no pudiendo ser contradicha por el proyecto de decreto como norma de desarrollo de esta. En concreto, en el artículo 62 letra b):

“Artículo 62.-Clasificación y funciones.

Las infraestructuras complementarias al transporte de viajeros por carretera se clasifican en:

a) Estaciones de transporte de viajeros, que son las infraestructuras que tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los servicios de transporte público de viajeros, prestando actividades de carácter complementario a personas usuarias y operadores.

b) Instalaciones auxiliares, que son las restantes infraestructuras complementarias al transporte, y que tienen por objeto apoyar el adecuado desarrollo del transporte público de viajeros por carretera.

Tendrán la consideración de instalaciones auxiliares al transporte de viajeros, las marquesinas y refugios de espera, según sea su ubicación urbana o rural, respectivamente, y



que tienen como función facilitar las esperas, llegadas y tránsitos de las personas usuarias de la red de transporte público.

Tendrán también la consideración de instalaciones auxiliares los puntos de información, paneles, postes e instalaciones similares de carácter complementario para la ordenación y gestión del transporte”

Como respuesta a esta observación, hay que traer de nuevo a primer plano la regulación de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, que en su artículo 72 establece para el diseño y mantenimiento de las instalaciones auxiliares un sistema de colaboración entre las Administraciones competentes:

“Artículo 72. Régimen aplicable a las instalaciones auxiliares.

Las condiciones de diseño, mantenimiento, ubicación y financiación de las instalaciones auxiliares serán acordadas entre las Administraciones competentes, debiendo constar en dicho acuerdo la disponibilidad de terrenos y el compromiso de mantenimiento de las mismas en función del cumplimiento de criterios objetivos de calidad.”

En cualquier caso, en línea con estos criterios, la Administración autonómica ha venido simplificando el modelo constructivo de estas instalaciones (refugios de espera) lo que facilita su montaje, desmontaje, anclaje, transporte, carga y descarga; si bien, debido a la climatología, diversidad y extensión del territorio de Castilla y León, se viene utilizando materiales de bajo mantenimiento.

Así mismo, los refugios de espera cuentan con sistemas de tornillería y cristales anti-vandalismo, realizando su colocación en zonas donde ya haya iluminación (si bien, como se ha dicho, la ubicación debe acordarse con los ayuntamientos competentes). Por otro lado, hay que tener en cuenta que este tipo de instalaciones en el ámbito rural están estrechamente relacionadas con el “Transporte a la demanda”, lo que permite que los servicios se programen y presten previa petición del usuario, que interactúa con la Administración y/o el operador a través de medios telefónicos o telemáticos, lo cual hace que se optimicen los tiempos de espera en las paradas.

Con el fin de transmitir una idea de coherencia e integración, todos los refugios de espera (tantos los existentes, como los que formen parte del nuevo modelo de movilidad) cuentan con una imagen institucional homogénea.

Por último, hay que decir que hoy en día existen 1.143 refugios de espera en Castilla y León, de manera que la Administración autonómica viene impulsando anualmente la creación de nuevas instalaciones auxiliares al transporte de viajeros, con el objetivo de facilitar las esperas, llegadas y tránsitos de las personas usuarias de la red de transporte público en el medio rural.

- ***Alegaciones de las empresas LA REGIONAL VALLISOLETANA –AUTOCARES DE LAS HERAS-EUTOCARES TEJEDOR***



Con fecha 14 de abril de 2021 D. Juan Carlos Rodríguez Cuesta, en nombre y representación de las empresas La Regional Vallisoletana, S.A., Autocares de las Heras, S.L. y Autocares Tejedor H., S.L., presenta las siguientes:

1º Consideran que la compensación económica no es suficiente para cumplir la viabilidad económica de los contratos. Solicitan un incremento de la dotación, no sólo para el mantenimiento anual sino para el previsible aumento, ante la evolución demográfica decreciente.

2º Reconocimiento del derecho del concesionario a solicitar el equilibrio de los contratos en el caso que la demanda real sea inferior a la prevista en el mapa.

3º Establecimiento del derecho a compensación en el caso de modificaciones de los contratos con nuevas OSP durante la explotación de estos.

4º Establecer de forma expresa el derecho de los operadores a la compensación por causas excepcionales (como la situación actual), así como restricciones en la movilidad.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público

La valoración económica se realizará en función del nivel de servicios propuesto con un estudio de ingresos y costes adecuados y se valorará en los anteproyectos de explotación.

El Mapa no puede tener vinculación a hechos excepcionales como la Covid-19. En el año en el que se prevé que se ponga en marcha el nuevo sistema de movilidad no tendrían por qué existir los efectos de la actual Covid-19; en todo caso de existir cualquier hecho excepcional que afecte a ingresos y gastos se tendrá en consideración en ese momento.

5º Forma de actuación en caso de que el personal a subcontratar sea inferior al contemplado en el nuevo contrato.

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

6º Solicitan la aprobación de una disposición general que establezca las condiciones de la subrogación señalando cuál es la situación del personal acompañante del transporte escolar y, cuál va a ser el tratamiento del personal autónomo. En todo caso, debe considerarse todo el personal perteneciente a las empresas concesionarias (taquillas, administración, talleres, etc.).

Respuesta: No es objeto del Mapa. Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.



En cualquier caso, la obligatoriedad de la figura del acompañante en el transporte escolar no deriva del Mapa de ordenación de transporte sino de la normativa vigente en materia de transporte escolar y sobre condiciones de seguridad en el transporte de menores : Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, y Decreto 13/2019, de 16 de mayo, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León. La obligatoriedad del mantenimiento del acompañante es una decisión de la Consejería de Educación que señalará las condiciones para su contratación.

Por otra parte, para el resto del personal, el segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social

7º Debe tenerse en cuenta poder presentar alegaciones después de publicar los anteproyectos, ya que en el mapa no se concretan las zonas objeto de adjudicación. El mapa no concreta ni define el contenido de los lotes.

Respuesta: La delimitación geográfica, funcional y poblaciones atendidas será señalada en la siguiente fase del proceso con la publicación de los anteproyectos de explotación. La fase de anteproyectos es la que incluye el desarrollo explícito de las nuevas concesiones y resolverá muchas de las dudas acerca de la composición de las nuevas concesiones a todos los niveles (territorial, administrativo, etc.).

8º La propuesta vinculante del mapa por la que las rutas de transporte regular con demanda inferior a 4.500 viajeros/año pasen a ser rutas a la demanda sea una propuesta orientativa.

Respuesta: Se acepta la propuesta y se modifica el carácter de este criterio, pasando de “vinculante” a “orientativo”

Una de las premisas del Mapa es la potenciación del transporte a la demanda como sistema preferente y predominante para la gestión del transporte, pues supone un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, además de estar alineados con la eficiencia en la gestión medio ambiental, energética y la sostenibilidad del sistema.

La realización de trabajos de campo de aforos y encuestas permitió conocer la demanda de las diferentes rutas de transporte público por carretera de la red gestionada por la Comunidad Autónoma.

El análisis de la información obtenida permitió detectar el elevado número de rutas de transporte público regular de viajeros, en las que, a pesar de su bajo índice de ocupación, la prestación de esos servicios se realiza de forma convencional, provocando que circulen autobuses casi vacíos e induciendo a una falta de eficacia y de eficiencia del sistema de movilidad.



Por ello, aquellas rutas de transporte público regular de viajeros que se están prestando de forma convencional y cuya demanda es inferior a 4.500 viajeros / año se adaptarán para ser prestadas como transporte a la demanda.

El traspaso de la forma de gestión de prestación de esas rutas de transporte no supone ningún efecto directo sobre la oferta de servicios, puesto que ésta sigue siendo igual que anteriormente. Únicamente supondría el consiguiente ahorro económico para todas aquellas rutas en las que, tras no efectuarse reservas, el vehículo no tiene que transitar y realizar el itinerario.

Tras analizar la información recabada en los trabajos de campo, parece razonable situar en 4.500 viajeros / año el límite que justifica el traspaso de una forma a otra de prestación de servicio.

9º Reconocer en el Mapa la conveniencia de colaboración público-privada en las áreas metropolitanas, así como los requisitos de sostenibilidad presupuestaria en el caso de la gestión directa.

Respuesta: Ya se contempla.

El Mapa de ordenación de transportes planifica, coordina y ordena la movilidad en el entorno de las Áreas urbanas y periurbanas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 19/2018, de 20 de diciembre.

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 2: Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público
2. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación, (especialmente apartado 2.1.4; 2.3; 2.4; 2.5) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
 - Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
 - Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
 - Títulos de viaje interoperables
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

En todo caso, la gestión del transporte se realizará conforme a lo dispuesto en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de acuerdo con la cual, como regla general, la prestación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato. No obstante, la



Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

10º Se debe corregir y justificar el cuadro económico de la página 45 de la memoria, pues presenta errores materiales en unos casos, y falta de justificación, en otros, además está calculado con datos anteriores a la situación actual.

Respuesta: Se acepta en el sentido de que se incorpora en el Anexo a la Memoria del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, y en el punto 3.2 con la rúbrica - *Resumen del impacto económico previsto del nuevo mapa de servicios* – se detallan los costes anuales del sistema actual y los estimados en el nuevo Mapa de servicios. Además, se corrige la tabla 7 (Resumen global anual servicios de transporte-datos anuales) de la página 45 de la Memoria.

11º El modelo de costes debe contemplar más que los señalado en el Observatorio de Costes de Transporte de Viajeros en Autocar, los tiempos de trabajo no dedicados a las expediciones comerciales, los cánones de las estaciones, las reservas de vehículos, los costes adicionales en concepto de nuevas tecnologías de tracción, y los costes fijos derivados del transporte a la demanda. Además, debe contemplarse la inflación, así como el beneficio establecido.

Respuesta: Ya contemplado en el Mapa.

12º Deberá contemplarse la subrogación del material móvil, incluyendo el período transitorio suficiente para la incorporación de nuevos vehículos.

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita

- **Alegaciones de la empresa CABRERO y ZAMORA-SALAMANCA**

D. Adolfo Menéndez Menéndez, en nombre y representación de la sociedad EMPRESA CABRERO, S.A (en adelante, “EMPRESA CABRERO”) y de la sociedad ZAMORA SALAMANCA, S.A.U. (en adelante, “ZAMORA SALAMANCA”), con fecha de 14 de abril de 2021 presenta las siguientes alegaciones:

1º Señalan que el actual sistema de servicios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera de Castilla y León es deficitario, tal y como ha reconocido el Consejo de Cuentas, y la Memoria lejos de corregir este déficit y proponer una situación factible, prevé la acometida de nuevas actuaciones como son: la integración de servicios bajo la misma unidad de gestión y concentración de procedimientos de licitación; la mejora de la accesibilidad; el incremento de la eficiencia del sistema; el incremento de la oferta de transporte mediante la creación de un mayor número de rutas de transporte de prestación conjunta, o el incremento de la modernización y flexibilización actual del sistema



concesional, sin considerar su impacto económico. En consecuencia, el documento de diagnóstico debe ser rectificado teniendo en cuenta la situación económica real de las concesiones, y no recoge el impacto de las medidas adoptadas para luchar contra la pandemia ocasionada por la Covid-19, ni hace referencia a los fondos europeos previstos para la recuperación de los daños causados por la pandemia.

Respuesta: No se acepta.

Uno de los objetivos del Mapa es la proyección universal del transporte y que todas las localidades dispongan de transporte público de viajeros, así como una adecuación de los recursos para la mejor prestación de los servicios. La Ley 9/2018 de 20 de diciembre de transporte público de viajeros establece una serie de principios básicos y líneas de actuación en los que se basa el Mapa.

2º Señalan que los datos recogidos en el documento de diagnóstico son del año 2018, y están desfasados, y no han tenido en cuenta la drástica caída de la demanda, ni el impacto que las medidas legislativas adoptadas para luchar contra la pandemia ocasionada por la COVID- 19 han tenido en el sector

Respuesta: No se acepta.

Los documentos que conforman el Mapa están finalizados a fecha de 31 de diciembre de 2019, y por lo tanto, los datos que figuran en el mismo son homogéneos y coherentes con ello.

La drástica caída de la demanda en el año 2020 ha sido consecuencia de la pandemia ocasionada por la Covid-19. En el año en que se prevé que se ponga en marcha el nuevo sistema de movilidad, no tendrían por qué existir los efectos de la actual Covid-19; en todo caso de existir cualquier hecho excepcional que afecte a ingresos y gastos se tendrá en consideración en ese momento.

3º Indican que el documento de diagnóstico no recoge el impacto que produce las nuevas formas de movilidad, especialmente en las áreas metropolitanas.

Respuesta: El objeto de esta alegación se valorará en un momento posterior a la aprobación del Mapa.

El Mapa señala las líneas genéricas en las que se basará el nuevo modelo de transporte a implantar en la Comunidad Autónoma. Será en las fases sucesivas en las que se podrá ver convenientemente cuáles son los servicios específicos que serán objeto de licitación posterior y sus características y así, poder evaluar si recogen o no los posibles impactos de las nuevas formas de movilidad.

4º Señala que el Anexo II relativo a las Determinaciones de Planificación es obligado deudor de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León que establece los principios básicos que han de servir de pautas esenciales en el desarrollo del modelo de movilidad de Castilla y León que



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

Respuesta: Tal y como se señala en la documentación del Mapa, la intermodalidad entre diferentes modos de transporte favoreciendo la cohesión económica y social se realiza en base a varios principios, como son la coordinación de paradas (este punto se verá reflejado en los anteproyectos de explotación en los que se verán las diferentes rutas y paradas de los servicios de transporte), así como en la complementariedad de servicios a través de la no duplicidad de servicios cuando éstos coincidan plenamente (respecto de los servicios en distintos modos de transporte con coincidencia).

Con relación al régimen tarifario, en el mapa de transporte se señala la idea de la coordinación y generación de títulos compatibles, pero en ningún caso se indican las características específicas del régimen tarifario a aplicar que será convenientemente desglosado en fases posteriores.

5º Consideran que el proyecto de decreto potencia claramente las denominadas Áreas Funcionales Estables, en beneficio de las capitales de provincia y las cinco localidades incluidas en esta categoría. Lo cual, siendo lógico, no puede ni debe ir en detrimento de las zonas rurales que sólo parecen tener asegurada su movilidad para permitir a los ciudadanos a los centros médicos de acuerdo con los horarios de consulta, extracciones de sangre y especialidades médicas en los centros de salud de los grandes centros urbanos o para acceder a los centros educativos.

Respuesta: En el Mapa se señalan las Áreas Funcionales Estables como una de las formas de coordinación que se han seguido para la elaboración del propio Mapa, pero, como no podía ser de otra forma, las áreas rurales han contado con una significativa relevancia en cuanto a los servicios puestos a disposición de la ciudadanía residente en dichas zonas. Empezando por las rutas escolares integradas que se incrementan respecto al modelo actual, principalmente en las zonas rurales, con lo que ello supone de incremento de oferta de servicios y, siguiendo por las mejoras de servicios con respecto al mapa actual. No obstante, estas mejoras se verán claramente reflejadas en las fases siguientes a la aprobación del Mapa.

6º Señalan las carencias del Anexo III” determinaciones de ordenación y coordinación”.



-Servicios integrados zonales: El modelo de división por lotes revela incoherencias, como el diseño de las rutas. Situación de incertidumbre de las empresas (habrá que estar a los correspondientes proyectos de explotación para conocer las condiciones y características específicas de cada uno de los servicios).

-Transporte a la demanda:

El transporte a la demanda se configuró como un sistema adicional al transporte en línea regular, y ahora, se perfila con predominancia

- *No se explica claramente las razones de la sustitución de rutas de transporte regular por rutas de transporte a la demanda en aquellos casos en los que la demanda actual sea inferior a 5.500 viajeros por año.*
- *Se indica que el mapa apuesta por el modelo de integración, ya que de las 857 rutas de la Comunidad que en la actualidad se prestan se pasarían a las 1.772 rutas sin prever los medios necesarios para acometer esta ampliación.*
- *Consideran que los estudios económicos de los anteproyectos incluyen una serie de costes que siguen la metodología utilizada por el Observatorio de Costes del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana, para los transportes discrecionales, quedando fuera de la estructura de costes los tiempos no dedicados exclusivamente a la conducción, los kilómetros en vacío o kilómetros de maniobra.*
- *Señalan la injustificada exclusión de personal de todos aquellos trabajadores que no se dedican directamente a las tareas de conducción pero que resultan indispensables (taquilleros, inspectores, jefes de tráfico, personal de atención al cliente y comercialización) y son incluidos en costes indirectos.*
- *Tampoco queda fijado con claridad el concepto de kilómetros prestados puesto que aquí deberían incluirse no sólo los kilómetros afectos a la prestación del servicio sino también los denominados kilómetros en vacío o kilómetros de maniobra que comprenden entre otros los kilómetros recorridos para situarse en las cabeceras de las rutas, los kilómetros a cocheras o los kilómetros de mantenimiento inspecciones obligatorias.*
- *Proponen incorporar a la estructura de costes las tasas de estación y fijar el porcentaje, al menos una horquilla del beneficio industrial a tener en cuenta.*
- *En el anexo III se recoge como medida social para facilitar el acceso de pymes a la contratación pública, pero en la Memoria del mapa "impacto sobre la pymes" se expresa "el nuevo mapa de servicios reducirá el número de empresas que operan en el sector (....)". Señala que el proyecto de decreto encamina a las pymes del sector a agruparse en UTE, o bien a asumir la condición de subcontratista, lo cual, no está exento de inconvenientes.*
- *Consideran que el proyecto de decreto vulnera el principio de seguridad jurídica, en la medida en que resulta impreciso en muchos aspectos tales como la definición de las nuevas concesiones, la definición de los criterios es los estudios económicos o el modelo económico y de financiación, infringe el artículo 9.3 de la Constitución Española y los principios de seguridad jurídica y de confianza legítima que proclama nuestra Carta Magna, tal como lo expone el Tribunal Constitucional, en su Sentencia núm. 90/2009, de 20 abril (RTC 2009/90).*
- *Falta de motivación de varias de las Determinaciones de planificación y Determinaciones de ordenación y coordinación, reflejadas respectivamente en los*



Anexos II y III. Son varias las imprecisiones presentes en los Anexos redactados por la Administración de Castilla y León para justificar la definición del nuevo mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera. De hecho, podemos afirmar que este proyecto de decreto no responde a la realidad presente ni a las previsiones a medio y largo plazo y, por ello, debe calificarse la motivación como meramente formal y sin contenido.

- *Solicitan una transición ordenada del antiguo modelo al nuevo en el que adopten una serie de medidas que permitan a las empresas concesionarias adaptarse al nuevo sistema propuesto ya que, de lo contrario, muchas pymes del sector estarían condenadas a desaparecer.*
- *Señalan el importante papel que deben jugar las infraestructuras en el nuevo mapa de ordenación del transporte.*

Respuesta: Servicios integrados zonales: La delimitación geográfica, funcional y poblaciones atendidas será señalada en la siguiente fase del proceso con la publicación de los anteproyectos de explotación. La fase de anteproyectos es la que incluye el desarrollo explícito de los nuevos contratos y resolverá muchas de las dudas acerca de la composición de las nuevas concesiones a todos los niveles (territorial, administrativo, etc.).

En cuanto al transporte a la demanda, cabe señalar que uno de los objetivos del Mapa es la proyección universal del transporte y que todas las localidades dispongan de transporte público de viajeros. No se suprime ninguna ruta de transporte, únicamente se modificará en algunos casos la forma de prestación de estas (de regulares a demanda) por el número de personas usuarias de las mismas. Una de las premisas del Mapa es la potenciación del transporte a la demanda como sistema preferente y predominante para la gestión del transporte pues supone un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, además de estar alineados con la eficiencia en la gestión medio ambiental, energética y la sostenibilidad.

La integración de rutas posibilita el prestar el mayor número de servicios para más población sin incrementar los costes, ni la contaminación acústica ni medio ambiental.

Por otra parte, cabe señalar que la realización de trabajos de campo de aforos y encuestas permitió conocer la demanda de las diferentes rutas de transporte público por carretera de la red gestionada por la Comunidad Autónoma.

El análisis de la información obtenida permitió detectar el elevado número de rutas de transporte público regular de viajeros, en las que, a pesar de su bajo índice de ocupación, la prestación de esos servicios se realiza de forma convencional, provocando que circulen autobuses casi vacíos e induciendo a una falta de eficacia y de eficiencia del sistema de movilidad.

Por ello, aquellas rutas de transporte público regular de viajeros que se están prestando de forma convencional y cuya demanda es inferior a 4.500 viajeros / año se adaptarán para ser prestadas como transporte a la demanda.



El traspaso de la forma de gestión de prestación de esas rutas de transporte no supone ningún efecto directo sobre la oferta de servicios, puesto que ésta sigue siendo igual que anteriormente. Únicamente supondría el consiguiente ahorro económico para todas aquellas rutas en las que, tras no efectuarse reservas, el vehículo no tiene que transitar y realizar el itinerario.

Tras analizar la información recabada en los trabajos de campo, parece razonable situar en 4.500 viajeros / año el límite que justifica el traspaso de una forma a otra de prestación de servicio.

En relación con el personal, es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

El segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación se prevé con carácter vinculante tanto los Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones como el contenido como mínimo en los proyectos de explotación del objetivo de “Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo” “Medios técnicos y humanos”, “Vehículos del servicio”.

En todo caso, la subrogación laboral se ajustará a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León

Hay que señalar que la valoración económica de las concesiones se realizará en función del nivel de servicios propuesto con un estudio de ingresos y costes adecuados y se valorará en los anteproyectos de explotación, incluyendo los costes fijos y variables del servicio en cuestión

La definición del mapa concesional no entra en las fórmulas de contratación de las nuevas concesiones, puesto que éstas serán objeto de análisis en fases posteriores al proceso; por ello, presuponer que no se vela por las pymes es algo que, en este momento del proceso, se antoja como impreciso de aventurar.

La creación de nuevas estaciones de autobuses o infraestructuras complementarias irá de manera paralela a las distintas necesidades que vayan surgiendo a lo largo de los próximos años. Lo mismo sucederá con las rutas de transporte, las necesidades que surjan se irán acometiendo al igual que sucede en la actualidad.

- ***Alegaciones de la empresa AUTOBUSES SALMANTINOS***

D. Eloy Fernández Ojeda, en nombre y representación de AUTOBUSES SALMANTINOS, S.L., presenta alegaciones el 14/04/21, a las 14:07 horas. Son las siguientes:



1º Señalan que el transporte a la demanda, aun cuando suponga reducción de vehículos/km., no supone una reducción proporcional en los costes asociados a la flota (amortización, seguros, ITV, gastos financieros, mantenimiento de equipos embarcados...), costes asociados al personal de conducción, coste de estructura humana y material (salarios del resto de personal, coste de instalaciones y su equipamiento, etc.)

Respuesta: uno de los objetivos del Mapa es la proyección universal del transporte y que todas las localidades dispongan de transporte público de viajeros. No se suprime ninguna ruta de transporte, únicamente se modificará en algunos casos, la forma de prestación (de regulares a demanda) en función del número de viajeros. Así mismo, una de las premisas del Mapa es la potenciación del transporte a la demanda como forma de transporte preferente y predominante, pues supondría un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, además de estar alineados con la eficiencia en la gestión medio ambiental, energética y la sostenibilidad del sistema

2º Indican que, para el cálculo de los presupuestos de licitación de cada contrato, la administración debería tener en cuenta la realidad del servicio que se prestará en cada uno de ellos. Proponen diferenciar entre la tipología de servicio (urbano, largo recorrido, corto recorrido, transporte a la demanda, servicios escolares...) y adecuar, consecuentemente, los costes del contrato al tipo de servicio.

Respuesta: Tal y como se dice expresamente, se está refiriendo a los “presupuestos de licitación de cada contrato”; es decir, a un momento posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita, por lo tanto, no procede en estos momentos su valoración.

3º En relación a lo señalado en la pág. 233 del anexo “cada ruta se presta con el vehículo adecuado en función de la demanda prevista”, alegan que además de tener en cuenta la demanda prevista, debería contar con: la tipología del servicio a prestar, la adecuación del vehículo a las particularidades de los itinerarios y paradas que conforman las distintas líneas de cada contrato, el rendimiento energético requerido para cada servicio, existencia de lugares de recarga/repostaje y autonomía de los vehículos.

Respuesta: Ya se contempla.

Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León es la consecución de un Transporte moderno, eficiente, seguro y de calidad:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/ Tercer Eje estratégico “Transporte comprometido con la modernización tecnológica/ Objetivo genérico 1-Compromiso con un transporte moderno, accesible y seguro; -Objetivo genérico 2-Compromiso con un transporte inteligente y conectado; Objetivo genérico 3-Compromiso con un transporte de calidad”. Supone el compromiso con la modernización y seguridad de la flota de vehículos; con la conectividad y la digitalización y con la prestación de un servicio de calidad a la ciudadanía.



2. De esta manera, como garantía de implementación de dichos Objetivos, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación, se recogen estos aspectos. Especialmente, con carácter vinculante en el apartado 2.1.5.-Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte; 2.3.- Criterios relativos al contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones; 2.8-Criterios relativos a las normas de calidad: En ellos, se prevén los siguientes instrumentos o medidas:

- Flota moderna, conectada y segura.
- Adecuación de los vehículos a las características socio territoriales
- Requisitos de accesibilidad como condiciones esenciales del contrato
- Homogeneidad de imagen y marca común.
- Sistemas específicos de control, seguridad, y acceso en rutas de prestación conjunta.
- Sistemas electrónicos de pago (SIEP); tarjeta de transporte interoperable
- Sistemas de control de la movilidad
- Página web y APP con información relativa a horarios, paradas, itinerarios, tiempo real de paso, compra o reserva
- Punto de Acceso autonómico de información
- Definición de estándares mínimos de calidad del servicio
- Bonificación o penalización económica por cumplimiento del modelo de calidad
- Programa de atención al cliente
- Encuestas de satisfacción
- Contratación pública estratégica: introducción en los pliegos de elementos objetivos de valoración que primen elementos de modernización, accesibilidad, seguridad de la flota o elementos tecnológicos.
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos-Mejora de la calidad del servicio y modernización de la flota; Características de los vehículos; Calidad del servicio (información y atención al usuario; criterios de calidad de los servicios); Tecnología (sistema electrónico de pago; sistema de ayuda a la explotación); Accesibilidad del servicio.

4º Se debería analizar los casos en los que resulta más eficiente operativamente establecer refuerzos puntuales que asignar vehículos de un tamaño mayor.

Respuesta: Ya se contempla. Uno de los objetivos perseguidos con la elaboración del Mapa concesional es la adecuación de los recursos para la mejor prestación de los servicios. Por lo tanto, el uso de los vehículos más adecuados en cuanto a capacidad, tamaño y necesidades propias de cada ruta de transporte es objeto de consideración en todo momento en el desarrollo del propio Mapa.

Los objetivos del Mapa ya señalan esta adecuación que se verá reflejada en fases posteriores cuando se vean las distintas concesiones y las consideraciones en cuanto a flota de vehículos considerada.



5º En cuanto a la decisión sobre la fuente de energía de los vehículos a adscribir a los diferentes contratos, además de los señalado en las páginas 230 y 231 de los anexos, debería tenerse en cuenta: tipología, amplitud horaria, velocidad comercial, ocupación esperada, ratio de nº de paradas por km.

Respuesta: El contenido de esta alegación es materia objeto de los anteproyectos de explotación, y por tanto, se valorará en un momento posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita. Uno de los objetivos perseguidos con el desarrollo del Mapa es la renovación de la flota de vehículos adscritos a los contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera para que éstos sean más eficientes, contaminen lo menos posible y se adecúen en tamaño a las necesidades reales de cada una de las rutas de transporte.

6º Señalan la necesidad de construir una metodología para el cálculo del requerimiento energético de las distintas líneas.

Respuesta: El contenido de esta alegación debe ser objeto de valoración en un momento posterior a la aprobación del Mapa.

Los cálculos energéticos, que dependerán en gran medida de la energía final de la flota de vehículos que se ponga a disposición de la ciudadanía será objeto de análisis una vez que se hayan adjudicado los servicios y se conozca con plenitud cuales son dichas energías. Será en ese momento en que se podrán constituir herramientas que permitan medir los consumos energéticos asociados.

7º Sugieren tener en cuenta la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de 8 de abril de 2021, para poder realizar de modo particularizado la elección de flota para cada contrato.

Respuesta: La elección de la flota de vehículos es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita

En los anteproyectos de explotación se aportará la relación de vehículos adscritos a cada contrato, siendo uno de los objetivos, la renovación de la flota de vehículos adscritos a los contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera para que estos sean más eficientes y contaminen lo menos posible.

8º En relación con la expresado en la pág. 44 de la Memoria “Mejora de la calidad del servicio y renovación de la flota...” conllevará que no se contemple un coste asociado a esta partida para los presupuestos de la administración autonómica pues, aunque los estudios económicos de cada una de las licitaciones contemplen un coste de compra de vehículos, este coste ya está contemplado en los presupuestos actuales.”



Consideran que este impacto sí supondrá un sobrecoste para la administración ya que la flota eficiente con la que se pretende renovar el parque actual implica costes de inversión muy superiores respecto a los vehículos diésel que conforman la flota actual.

Señalan que además de las inversiones propias de la flota, la Administración debería contemplar específicamente los costes/inversiones que se generarán por las nuevas obligaciones impuestas, como son: introducción de los sistemas SAE requerido, el mayor valor de compra de la flota va a incrementar los costes de los seguros, las empresas deberán incurrir en costes de adecuación de sus instalaciones.

Respuesta: El contenido de esta alegación debe ser valorada en un momento posterior a la aprobación del Mapa.

En relación con los vehículos está prevista la subrogación de estos. Los vehículos podrán acogerse a la subrogación siempre que cumplan con los estándares de calidad de los nuevos contratos.-La valoración económica de los contratos se realizará en función del nivel de servicios propuesto con un estudio de ingresos y costes adecuados y, se valorará en los anteproyectos de explotación, incluyendo los costes fijos y variables del servicio en cuestión.

9º En relación con la subrogación laboral (pág. 48, 50 y 51 de la memoria), se indica que la sentencia del TS de 18/06/2019 establece que “la obligación o no de subrogar a los trabajadores vendrá o no impuesta por las disposiciones legales o con eficacia normativa, tal es el caso de los convenios colectivos, en cada caso aplicables, y no por el propio Pliego, que en ningún caso puede por sí imponer esa medida por tener un contenido estrictamente laboral. También tiene declarado este Tribunal que la cláusula de subrogación empresarial excede claramente del ámbito subjetivo propio de los pliegos -Administración contratante y adjudicatario-, en la medida en que dicha cláusula supondría establecer en un contrato administrativo estipulaciones que afectan a terceros ajenos al vínculo contractual, como son los trabajadores de la anterior empresa adjudicataria. Desde un punto de vista objetivo, dicha cláusula impondría al contratista obligaciones que tienen un contenido netamente laboral (la subrogación en los derechos y obligaciones del anterior contratista respecto al personal que esté destinado a la prestación del servicio) y que forman parte del status del trabajador, de cuyo cumplimiento o incumplimiento no corresponde conocer ni a la Administración contratante ni a la jurisdicción contencioso-administrativa, sino a los órganos de la jurisdicción social. La subrogación no puede constituir una de las obligaciones que se imponen en el pliego de cláusulas administrativas particulares del adjudicatario del contrato. De este modo, solo cuando la subrogación venga impuesta por ley o por convenio colectivo, podrán los pliegos recoger tal exigencia.”

Señalan que en el caso de que los pliegos introdujeran la obligación de subrogación por venir impuesta por ley o convenio o negociación colectiva, de cara al cálculo de los presupuestos de licitación, la administración debería ser escrupulosa con la obligación de información sobre las condiciones de subrogación que establece el artículo 130 LCSP:

- *Consideran que una vez efectuada la subrogación de personal que legal o convencionalmente proceda, no se debe imponer al operador la obligación de*



mantener el número de personas que, por la mayor eficiencia organizativa o por el hecho de que la administración haya introducido cambios en el modo de operar, no sean necesarios para la prestación del servicio.

- *Consideran que no se debería limitar el derecho a la subrogación sólo al personal que reúna determinados requisitos de antigüedad u otros criterios que pudieran ser considerados discriminatorios y, por tanto, ilegales, sino que debería comprender a todos los trabajadores que legal o convencionalmente hayan de ser objeto de subrogación en sus contratos.*
- *Señalan que la información que ha de facilitarse a los licitadores será toda la necesaria para hacer un cálculo correcto de los costes laborales que habrán de asumirse como consecuencia de la subrogación y, poder identificar los riesgos laborales que asume el adjudicatario.*

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

El segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social, conforme a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación se prevé con carácter vinculante tanto los Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones como el contenido como mínimo en los proyectos de explotación del objetivo de “Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo” “Medios técnicos y humanos”, “Vehículos del servicio”.

10º Señalan en las rutas de prestación conjunta, la necesidad de tener en cuenta que los horarios deben definirse para dar respuesta a las necesidades de movilidad de todos los usuarios de la ruta y proponen vueltas diferenciadas.

Respuesta: Los horarios y calendarios de los servicios de transporte son objeto propio de los anteproyectos de explotación que se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas. Por lo tanto, se valorarán en un momento posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita.

11º En la pág. 192 de los anexos parece indicarse que las rutas escolares serán diferentes por curso escolar, pero sin contemplar cambios dentro de un mismo curso, se considera que esta rigidez no será viable ya que se podrá dar el caso de tener que modificar rutas durante el curso. Cualquier cambio en la estructura tarifaria de los servicios puede conllevar un cambio en el atractivo del servicio para el sistema y, consecuentemente, en el volumen de pasajeros transportados y recaudación obtenida. En los estudios de demanda que se elaboren, deberían analizarse específicamente estos impactos.

Respuesta: Es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.



El posible impacto de estas modificaciones será recogido en los pliegos de las respectivas licitaciones para el conocimiento con carácter previo de los licitantes a las mismas. Las rutas escolares comprenderán todas las modificaciones que sean necesarias tanto durante cada curso escolar como durante los distintos años de vigencia de los contratos.

12º En relación con los riesgos transferido a los operadores recogidos en la pág. 27, y 44 de la memoria, la administración debería tener en cuenta que el beneficio económico exigido por el sector privado para los proyectos que se liciten será mayor cuanto mayor sea el riesgo que se le transfiere. Complementariamente, para hacer interesantes los contratos, a mayor riesgo transferido, mayor libertad de actuación debería darse a los operadores. En función de cuales sean los riesgos finalmente transferidos al operador, los contratos deben dotarle de mecanismos suficientes para permitirle gestionar dichos riesgos y rentabilizar la inversión realizada (p.ej. flexibilidad para introducir cambios en el servicio o en el tipo de vehículo utilizado, etc.). En particular, no debería construirse un esquema en el que la administración se reserve la potestad de introducir modificaciones en el servicio, pero que sea el operador el que asuma el 100% del riesgo de demanda.

Respuesta: Las condiciones específicas respecto a las licitaciones y sus características serán conocidas por los licitadores en el momento concreto en que se publiquen las mismas.

13º Se señala que aparte del contenido mínimo que deberán incluir los proyectos de explotación indicado en las páginas 235 y 236 de los Anexos publicados, se considera necesario que se pueda poner a disposición de los licitadores la siguiente información: las condiciones concretas del personal subrogable (categoría, fecha de contratación, edad, jornada real realizada, horas ordinarias y horas extraordinarias, porcentaje de jornada dedicado a cada contrato, contenido de los pactos individuales/empresa que sean de aplicación, convenio al que está adscrito cada trabajador, etc.); listado pormenorizado de los contratos actuales que son sustituidos por la nueva concesión, para el cálculo de la demanda esperada y los criterios que han sido tenidos en cuenta para la asignación de personal subrogable; estudio de demanda realizado para elaborar los presupuestos, con indicación de hipótesis realizadas, elasticidades aplicadas, demanda histórica de cada línea del contrato que se sustituye, etc.

Respuesta: En la fase de anteproyectos se verificará esta situación. En los anteproyectos de explotación se aportará la relación de trabajadores vinculados a cada contrato, que se basará en el acuerdo alcanzado a través del Dialogo Social.

4.6. Alegaciones presentadas en trámite de audiencia:

De manera simultánea al trámite de información pública, se da audiencia expresa durante un plazo de treinta días a entidades, organismos, sindicatos, representantes de usuarios y asociaciones representativas del sector. En concreto se envió a los siguientes destinatarios:

- **Federación Empresarial Castellano Leonesa de Transportes en Autocar (FECALBUS)**



- **Federación Regional de Castilla y León de Autotaxis.**
- **UGT – Unión General de Trabajadores de Castilla y León.**
- **CCOO – Unión Sindical de Comisiones Obreras.**
- **Confederación de Organizaciones Empresariales de Castilla y León (CECALE)**
- **Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico.**
- **Consejo Regional de Cámaras Oficiales de Comercio e Industria de Castilla y León.**
- **Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León.**
- **Asociación de Empresas de Transportes de Viajeros Discrecional de Castilla y León (ASETRADIS).**
- **Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC)**
- **Confederación de Transporte en Autobús**
- **Ministerio de Fomento, Dirección General de Transporte Terrestre**
- **Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, Dirección General de Transportes y Movilidad (Comunidad Autónoma de Madrid)**
- **Consejería de Innovación, Industria, Transporte y Comercio, Dirección General de Transportes y Comunicaciones (Comunidad Autónoma de Cantabria).**
- **Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, Dirección General de Transportes (Comunidad Autónoma de Aragón).**
- **Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, Viceconsejería de Infraestructuras y Transporte Comunidad Autónoma del País Vasco).**
- **Consejería de Fomento, Dirección General de Transportes y Movilidad (Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha)**
- **Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica, Dirección General de Infraestructuras (Comunidad Autónoma de la Rioja)**
- **Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial, Viceconsejería de Infraestructuras, Movilidad y Territorio (Comunidad Autónoma de Asturias)**
- **Consejería de Infraestructuras y Movilidad, Dirección General de Movilidad (Comunidad Autónoma de Galicia).**
- **Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda, Dirección General de Transportes (Comunidad Autónoma de Extremadura).**
- **Departamento de Cohesión Territorial, Dirección General de Transportes (Comunidad Autónoma de Navarra).**
- **Excma. Diputación Provincial de Ávila**
- **Excma. Diputación Provincial de Burgos**
- **Excma. Diputación Provincial de León**
- **Excma. Diputación Provincial de Palencia**
- **Excma. Diputación Provincial de Salamanca**
- **Excma. Diputación Provincial de Segovia**
- **Excma. Diputación Provincial de Soria**
- **Excma. Diputación Provincial de Zamora.**
- **Excma. Diputación Provincial de Valladolid**



De los destinatarios anteriores se presentan las siguientes alegaciones:

- **Federación Empresarial Castellano Leonesa de Transportes en Autocar (FECALBUS)**

Con fecha 14 de abril de 2021 D. José Fernando García Martín, en representación de la Federación Empresarial Castellano Leonesa de Transportes en Autocar (FECALBUS), presenta escrito de alegaciones con el nombre de “*Posición de FECALBUS sobre el Mapa Concesional de Castilla y León*”.

En este documento se recoge una serie de consideraciones que, tal y como se señala expresamente en el mismo, deberán ser tenidas en cuenta en los anteproyectos de explotación de los nuevos contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, incluso para la licitación y contratación, es decir, en momentos posteriores a la aprobación del proyecto de decreto que ahora se tramita. Por lo tanto, no se entra ahora en su valoración. Son las siguientes:

1.-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.
2.-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.
3.-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.
4.- Es imprescindible que en los Anteproyectos se busque el equilibrio y se aclare qué criterios se han seguido para dicha adscripción de los servicios interzonales.
5.-Es imprescindible que en los Anteproyectos aparezca, junto a los tráficos individuales por lote, una descripción del modelo de exclusividad de tráficos que se ha seguido en su elaboración.
6.-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 los transportes en autobús de otras administraciones
7.-Es necesario que en los Anteproyectos aparezcan datos completos de demanda y de ingresos, tanto de los últimos años como previstos para el futuro
8.-Es necesario que en los Anteproyectos aparezca reflejado el método seguido para proyectar la incidencia de la pandemia.
9.- Consideran necesario que en los Anteproyectos figure un desglose del estudio de demanda que soporte las previsiones de demanda e ingresos ya que no se encuentra en el Mapa.



10.-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.
11.-Los Anteproyectos deben incluir el desglose completo de los costes, por contrato y por ruta, los conceptos empleados y los importes previstos.
12.-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.
13.-Consideran 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
14.-Solicitan 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
15.-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.
16.- 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 demostración de la financiación independiente de esta partida por la Consejería de Educación
17.-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.
18.-Consideran 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
19.-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.
20.-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



Además de las consideraciones anteriores, FECALBUS realiza una serie de observaciones cuya valoración son oportunas en este momento como alegaciones al contenido del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León:

1.- Se plantea la incoherencia entre que se prevea la gratuidad del transporte a la demanda por un lado y la introducción de un bono con tarifa plana por otro

Respuesta: Se acepta en el sentido de que en el punto 3 del anexo incorporado a la Memoria Económica del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, con la rúbrica – *Evaluación del impacto presupuestario y económico* – se da respuesta a tal alegación. La puesta en marcha del bono rural gratuito es una apuesta de la Junta de Castilla y León en la lucha contra la despoblación y que favorece la discriminación positiva en el mundo rural.

2.- Corregir error pag.188 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

Respuesta: Se acepta.

Se corrige el error y, se señala que con el sistema concesional propuesto se estima que la demanda crecerá hasta 1.700.000 viajeros/año.

3.- Es necesario revisar el umbral de 4.500 viajeros/año para que las rutas de transporte regular pasen a ser rutas a la demanda ya que no presenta motivación ni justificación. Además, señalan que debe ser un criterio orientativo y no vinculante tal y como figura en el Mapa.

Respuesta: Se acepta la propuesta y se modifica el carácter de este criterio, pasando de “vinculante” a “orientativo”

Una de las premisas del Mapa de Ordenación es la potenciación del transporte a la demanda como forma de transporte preferente y predominante, pues supondría un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, además de estar alineados con la eficiencia en la gestión medio ambiental, energética y la sostenibilidad del sistema.

La realización de trabajos de campo de aforos y encuestas permitió conocer la demanda de las diferentes rutas de transporte público por carretera de la red gestionada por la Comunidad Autónoma.

El análisis de la información obtenida permitió detectar el elevado número de rutas de transporte público regular de viajeros, en las que, a pesar de su bajo índice de ocupación, la prestación de esos servicios se realiza de forma convencional, provocando que circulen autobuses casi vacíos e induciendo a una falta de eficacia y de eficiencia del sistema de movilidad.



Por ello, aquellas rutas de transporte público regular de viajeros que se están prestando de forma convencional y, cuya demanda es inferior a 4.500 viajeros / año, se adaptarán para ser prestadas como transporte a la demanda.

El traspaso de la forma de gestión de prestación de esas rutas de transporte no supone ningún efecto directo sobre la oferta de servicios, puesto que ésta sigue siendo igual que anteriormente. Únicamente supondría el consiguiente ahorro económico para todas aquellas rutas en las que, tras no efectuarse reservas, el vehículo no tiene que transitar y realizar el itinerario.

Tras analizar la información recabada en los trabajos de campo, parece razonable situar en 4.500 viajeros / año el límite que justifica el traspaso de una forma a otra de prestación de servicio.

4.- La tabla comparativa de ingresos y costes de la pág. 45 de la Memoria es bastante optimista, y el ahorro por la integración de servicios (págs 37 y 38) no presenta justificación. Consideran necesario la revisión de la Memoria económica, de manera científica proporcionando cifras consistentes y ajustadas al escenario socioeconómico regional

Respuesta: Se acepta en sentido de que se ha incorporado en el Anexo a la Memoria del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, que desarrolla el epígrafe correspondiente a la “Evaluación del impacto presupuestario y económico”, y se responde de manera detallada a esta cuestión.

5.- El cuadro económico de la página 45 de la Memoria presenta un error material

Respuesta: Se acepta. Se incorpora en el Anexo a la Memoria del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, en el punto 3.2 con la rúbrica - *Resumen del impacto económico previsto del nuevo mapa de servicios* – se detallan los costes anuales del sistema actual y los estimados en el nuevo mapa de servicios. Además, se corrige la tabla 7 (Resumen global anual servicios de transporte-datos anuales) de la página 45 de la Memoria.

6.-Aclarar que la evolución de la aportación de la Consejería de Educación al nuevo Mapa que no debe estar vinculada a una menguante población escolar

Respuesta: No es aplicable al Mapa. La aportación depende de la Consejería de Educación

7.- Es preciso tomar en consideración el calendario de incorporación de los distintos contratos escolares al servicio de prestación conjunta.

Respuesta: Se podrá ver y analizar en los anteproyectos la incorporación de los distintos contratos escolares, si bien es cierto que los contratos escolares dependen de la Consejería de Educación.

8.-No consideran que deban desaparecer las aportaciones de Ayuntamientos y Diputaciones (página 45 de la Memoria)



Respuesta: Ya se recoge. Las aportaciones de los Ayuntamientos y Diputaciones no desaparecen del sistema. La Junta de Castilla y León asume las aportaciones que venían haciendo estas entidades hasta la aprobación del Mapa. Una vez en marcha el nuevo modelo de movilidad se estará a lo dispuesto en Ley 19/2018, de 20 de diciembre, que a este respecto es muy clara, al señalar en el artículo 11:

“Artículo 11. Financiación de servicios adicionales.

1. Todos los incrementos de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general adicionales a los previstos en los instrumentos de planificación y coordinación de la presente ley, así como las posibles bonificaciones o exenciones tarifarias solicitadas o establecidas por cualquier Administración Pública, habrán de ser financiados por quien las solicite o establezca.

2. La consejería competente en materia de transportes determinará las cuantías a financiar por la Administración que solicite o establezca el incremento de servicios adicionales en la resolución que dicte a tal efecto.”

9.-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.

Respuesta: Se acepta

En el punto 4 del anexo incorporado a la Memoria del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, en el epígrafe – *Evaluación del impacto presupuestario y económico* – se da respuesta a tal alegación., y se señalan las cuantías económicas estimadas para la totalidad de los años de vigencia de las concesiones en todos sus apartados.

10.-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.

Respuesta: El contenido de esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación que se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas. Por lo tanto, se valorarán en un momento posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita. En cualquier caso, la valoración económica se realizará en función del nivel de servicios propuesto con un estudio de ingresos y costes adecuado.

11.-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.



Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

12.-Establecer expresamente el derecho a la compensación en el caso de modificaciones de los contratos con nuevas OSP durante la explotación de este y la misma deberá ser automática.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público

13.-Señalan la oposición a lo establecido en la pág. 42 de la Memoria referida a la “flexibilización de prestación del servicio”

Respuesta: El establecimiento de flexibilizaciones en la prestación de los servicios de transporte permitirán solventar con mayor rapidez, solvencia y respuesta acertada hacia la ciudadanía posible hechos sobrevenidos que, en la fecha de publicación de los concursos no sean conocidos por la administración. No obstante, estas condiciones concretas para cada uno de los contratos serán conocidos en la fase concreta y referida de las licitaciones de los nuevos contratos.

14.- El Mapa debe establecer el derecho de los operadores a la compensación por circunstancias excepcionales como la COVID-19 durante la etapa que dure las consecuencias de la pandemia en la explotación de los contratos.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público. En todo caso, de existir cualquier hecho excepcional que afecte a ingresos y gastos se tendrá en consideración en ese momento

15.- Sería conveniente incluir en el Mapa unos principios o bases para la subrogación del personal de los que parta el acuerdo en el diálogo social. Entre esos principios destacan el Acuerdo marco Estatal con las modificaciones que se acuerde en cuanto al porcentaje de dedicación (en el AME el 80%), que entienden debe revisarse a la baja teniendo en cuenta las circunstancias de los contratos en Castilla y León.

Respuesta: El segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social.

16.-Consideran que el Mapa debe decir de forma expresa que las zonas dibujadas en el Anexo III no vinculan la configuración y contenido de los proyectos, pudiendo hacer



alegaciones a la configuración de los contratos y a los tráficos internos y entre poblaciones localizadas en distintos contratos, una vez publicados los anteproyectos.

Respuesta: El contenido de esta alegación es objeto de los anteproyectos de explotación que se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas. El Mapa no puede incidir en la tramitación contractual recogida en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público.

17.-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.

Respuesta: Se acepta la propuesta y se modifica el carácter de este criterio, pasando de “vinculante” a “orientativo”

18.-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.

Respuesta: Ya se contempla.

El Mapa de ordenación de transportes planifica, coordina y ordena la movilidad en el entorno de las Áreas urbanas y periurbanas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 19/2018, de 20 de diciembre.

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 2: Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público
2. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación, (especialmente apartado 2.1.4; 2.3; 2.4; 2.5) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
 - Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
 - Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
 - Títulos de viaje interoperables
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.



En todo caso, la gestión del transporte se realizará conforme a lo dispuesto en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de acuerdo con la cual, como regla general, la prestación de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

19. 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, deberá aplicarse a los contratos regulados en el Mapa.

Respuesta: No es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación que se ajustará a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

20. Incluir visión de conjunto no solo ingresos y gastos de inicio del contrato, que se aclare el método de cálculo de la aportación de Educación, hacer un estudio económico-financiero para cada anualidad.

Respuesta: Se acepta. Se incorpora en el Anexo “Memoria Económica”, concretamente, en el punto 4 la estimación económica prevista para la implantación del nuevo Mapa de servicios para la duración prevista para las nuevas concesiones (10 años), y el encaje presupuestario para las Consejerías afectadas (Consejería de Fomento y Medio Ambiente y Consejería de Educación). En este sentido, es preciso reseñar que en el informe emitido por la Consejería de Educación al texto del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de viajeros por carretera se hacen las siguientes precisiones que han sido incorporadas al texto definitivo:

“Competencia presupuestaria compartida. La administración educativa que reserva las plazas deberá abonar por la prestación del servicio la tarifa de equilibrio contractual que sea establecida en el correspondiente contrato de concesión de servicio público. La Administración competente en materia de transporte abonará las compensaciones que procedan por declaración de servicio público

Sin perjuicio de lo establecido, la administración competente en materia de educación podrá mantener la prestación diferenciada de los servicios para aquellos usuarios o servicios que, por sus condiciones específicas, no proceda la prestación conjunta.

La definición del número, rutas, expediciones y horario objeto de prestación conjunta se establecerán en los proyectos de explotación, por lo que tienen carácter orientativo.”

En consecuencia, con lo expuesto la aprobación del presente decreto no tiene efectos presupuestarios que modifiquen el cómputo total actual de la partida de presupuestaria destinada a dicho concepto por la Consejería de Educación que efectuará sus aportaciones económicas (reservas de plazas en el transporte regulas de uso general) con su presupuesto ordinario sin necesidad de incrementos en sus partidas actualmente destinadas a tal finalidad.

21. El Mapa no concreta el contenido y diseño de los lotes



Respuesta: No es objeto del Mapa. El contenido y diseño de los lotes será señalado en la siguiente fase del proceso con la publicación de los anteproyectos de explotación que incluyen el desarrollo explícito de los nuevos contratos de concesión de servicios de transporte público de viajeros por carretera. Los anteproyectos de explotación se someterán a información pública y pueden ser objeto de las alegaciones que se consideren oportunas. Así mismo, aspectos como el equilibrio económico de los contratos deben ajustarse en todo caso, a lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

22. Inclusión de un estudio pormenorizado de cuál va a ser la demanda inicial (con la afección de la pandemia incluida), así como las variaciones tendenciales desde la última evaluación de la demanda. Cálculo, de manera justificada, de la afección de la nueva política tarifaria escogida en esa demanda inicial y la afección de los nuevos bonos

Respuesta: La existencia de estos datos vinculados al número de expediciones, itinerarios, etc., formarán parte de los anteproyectos de explotación al estar vinculados a los ingresos y costes. No obstante, el Mapa, como documento de estrategia general, a través del anexo que se adjunta a la memoria económica da respuesta con carácter orientativo a estos aspectos. En cuanto a la política tarifaria, los bonos afectan a los ingresos, y por lo tanto esa disminución de ingresos se traslada a la Junta de Castilla y León; aspecto éste, que se analizará en cada anteproyecto.

23. Deberá recoger la subrogación del material móvil y establecer un período transitorio suficiente para la incorporación de nuevos vehículos.

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita

- **Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León.**

Las aportaciones enviadas por la FRMP de Castilla y León han sido presentadas por el presidente de la Diputación de León, el alcalde de Benavente (Zamora) y la alcaldesa de Miranda de Ebro (Burgos) en su condición de miembros de la Comisión de Gobierno. Una vez analizadas tales aportaciones, hay que decir que el proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación de transportes ya da respuesta al contenido de estas:

1ª Se indica que 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 de algunas localidades de Castilla y León”

Respuesta: Ya se contempla.

Coincide con el modelo de movilidad que establece el Mapa de ordenación de transportes que aprueba el proyecto de decreto objeto de esta memoria, y que se explica



detalladamente a través de los Ejes estratégicos y Objetivos genéricos que se recogen en las Determinaciones de Planificación del Anexo II, las cuales tienen un carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros por carretera y con los planes de movilidad sostenible que pudieran implementarse en las Áreas Funcionales Estables. Las apreciaciones relativas a la adaptación de horarios de las rutas no son objeto del proyecto de decreto, sino de los futuros contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros por carretera

2º Inclusión del Bono de transporte de coste cero

Respuesta: el Mapa ya lo recoge en el Anexo III-apartado 2.4 Criterios relativos al sistema tarifario.

3º Se señala que 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”.

Respuesta: en la presente memoria y anexo que acompaña al proyecto de decreto hay un apartado específico dedicado a la “Evaluación del impacto presupuestario y económico” donde se analiza el impacto del nuevo Mapa sobre los presupuestos de la Comunidad, sobre los presupuestos municipales, el impacto económico sobre la competencia y la competitividad (Pymes y empleo).

4º También se pone de manifiesto que “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...”

Respuesta: Ya se contempla. El Mapa de ordenación de transportes tiene muy en cuenta estos aspectos, tal y como se justifica tanto en la “Evaluación de impacto de género” que se recoge en esta memoria, como en el hecho de que uno de los objetivos genéricos del mapa es el “Compromiso con la movilidad en el medio rural” (Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 1) , que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural demandadas fundamentalmente por una población cautiva del transporte público, dada su avanzada edad. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios. De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente apartados 2.1., 2.3 y 2.4) se prevén entre los instrumentos o medidas, la generalización del Transporte a la Demanda o la implantación del Bono rural.

5º Por último, en cuanto a la observación de que “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...”

Respuesta: estos aspectos son objeto de estudio en un momento posterior a la aprobación del Mapa, si bien en él ya se establece con carácter vinculante respecto de los proyectos de explotación la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad social y económica”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social y la subcontratación. Así mismo, se justifica en el apartado de esta memoria dedicado a la “Evaluación del impacto presupuestario y económico” donde se analiza el impacto económico sobre la competencia y la competitividad (Pymes y empleo).

- **Asociación de Empresas de Transportes de Viajeros Discrecional de Castilla y León (ASETRADIS).**

D. Carlos Grandoso Mayordomo, en nombre y representación de la Asociación de Empresas de Transportes de Viajeros Discrecional de Castilla y León, con fecha 6 de abril de 2021, presenta escrito con las siguientes consideraciones:

1º Echan en falta un listado con los municipios de cada lote.

Respuesta: No es objeto del Mapa. La aprobación del Mapa es independiente del nivel de servicios en cada localidad. En esta fase del proceso se deben abordar los grandes bloques y objetivos del mapa, siendo la fase siguiente la que afrontará la dimensión concreta de cada contrato.

2º Señala que la demanda de viajeros está realizada antes de la pandemia y creen que determinados factores como el teletrabajo o los vehículos eléctricos van a provocar que la movilidad en transporte público descienda, y en consecuencia, solicita un fondo de compensación en caso de que el número de viajeros transportados descienda considerablemente en relación a la cifras previstas.

Respuesta: El equilibrio económico de los contratos no es objeto del Mapa, sino que es una cuestión propia de contratación regulada en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

3º Señala que en las zonas rurales las infraestructuras de carga de vehículos con GLP y GNC es nula, así como la disposición de vehículos eléctricos, y ello debe ser considerado en la futura licitación.

Respuesta: Como se dice en la propia alegación, se trata de una cuestión a considerar en una fase posterior a la aprobación del Mapa que ahora se tramita.

La mejora de la calidad del medio ambiente es un objetivo deseable para toda la ciudadanía y el Mapa de transporte se ha elaborado buscando preservar lo máximo posible la calidad de vida de sus ciudadanos.



Serán los anteproyectos y/o los pliegos de contratación los que contendrán la información relativa a los tipos de vehículos

- **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Dirección General de Transporte Terrestre**

No formulan alegaciones. Informan favorablemente el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

- **Consejería de Infraestructuras y Movilidad, Dirección General de Movilidad (Comunidad Autónoma de Galicia).**

Se señala que teniendo en cuenta la relación comercial existente entre O Barco de Valdeorras y Ponferrada, resulta relevante la configuración de la actual línea existente VACL-146 Fabero del Bierzo-Barco de Valdeorras, con hijuelas, por lo que considera esta Administración que, al menos, deberían mantenerse los horarios existentes en la actualidad e informársele en todo momento de los cambios que sobre la misma se pudieran incorporar. Por lo expuesto, una vez examinada la documentación y a la vista de lo anterior, esta dirección general muestra su conformidad con la propuesta remitida y el mantenimiento de la línea con los tráficos que tiene en la Comunidad Autónoma de Galicia, si bien, le instamos a que se mantengan los horarios propuestos y, para el caso de variación, se someta a informe de nuestra comunidad autónoma.

Respuesta: Ya se contempla.

- **Excma. Diputación Provincial de Segovia**

1º.- Solicitan se tengan en cuenta todas las comunicaciones de esta Provincia, sobre todo para los municipios más pequeños y alejados

Respuesta: Ya se recoge.

Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte y favoreciendo la cohesión económica, social y territorial, con especial apoyo a las zonas rurales:

Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 1: Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada



territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.

De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente apartados 2.1., 2.3 y 2.4) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:

- Servicios integrados zonales
- Estratificación de líneas
- Generalización del Transporte a la Demanda
- Integración del Transporte escolar
- Bono rural
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades del mundo rural.

En relación a la motivación de los viajes hay que señalar que las rutas de transporte tratan de dar respuesta a las principales necesidades de movilidad (trabajo, estudios, sanitario) y que, en algunas circunstancias también se llega a otros motivos (ocio, por ejemplo), pero que dado el tamaño, número de municipios y densidad de población de la Comunidad Autónoma, no todas las necesidades pueden ser cubiertas por el transporte público de viajeros dado los recursos limitados de los que se dispone.

2º.-Recuperación de todas las rutas de transporte existentes antes de la crisis económica

Respuesta: Ya se contempla.

Uno de los objetivos del Mapa es la recuperación del nivel de servicios al momento en que se consideraba óptimo en el sistema de transporte de la Comunidad Autónoma, y que fue el año 2011. A partir de ese año se llevó a cabo una reestructuración de la oferta de transporte para hacer frente a la caída de la movilidad derivada de la crisis económica. En el nuevo modelo de transporte se proyecta una oferta y demanda de transporte público que se sitúa en los niveles del año 2011 (ver Memoria).

3º.-Mejora de la flota de vehículos para garantizar seguridad, calidad y confort

Respuesta: Ya se recoge.

Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León es la consecución de un Transporte moderno, eficiente, seguro y de calidad:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/ Tercer Eje estratégico “Transporte comprometido con la modernización tecnológica/ Objetivo genérico 1-Compromiso con un transporte moderno, accesible y seguro; -Objetivo genérico 2-Compromiso con un transporte inteligente y conectado; Objetivo genérico 3-Compromiso con un transporte de calidad”. Supone el compromiso con la modernización y seguridad de la flota de



vehículos; con la conectividad y la digitalización y con la prestación de un servicio de calidad a la ciudadanía.

2. De esta manera, como garantía de implementación de dichos Objetivos, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación, se recogen estos aspectos. Especialmente, con carácter vinculante en el apartado 2.1.5.-Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte; 2.3.- Criterios relativos al contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones; 2.8-Criterios relativos a las normas de calidad: En ellos, se prevén los siguientes instrumentos o medidas:

- Flota moderna, conectada y segura.
- Adecuación de los vehículos a las características socio territoriales
- Requisitos de accesibilidad como condiciones esenciales del contrato
- Homogeneidad de imagen y marca común.
- Sistemas específicos de control, seguridad, y acceso en rutas de prestación conjunta.
- Sistemas electrónicos de pago (SIEP); tarjeta de transporte interoperable
- Sistemas de control de la movilidad
- Página web y APP con información relativa a horarios, paradas, itinerarios, tiempo real de paso, compra o reserva
- Punto de Acceso autonómico de información
- Definición de estándares mínimos de calidad del servicio
- Bonificación o penalización económica por cumplimiento del modelo de calidad
- Programa de atención al cliente
- Encuestas de satisfacción
- Contratación pública estratégica: introducción en los pliegos de elementos objetivos de valoración que primen elementos de modernización, accesibilidad, seguridad de la flota o elementos tecnológicos.
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos-Mejora de la calidad del servicio y modernización de la flota; Características de los vehículos; Calidad del servicio (información y atención al usuario; criterios de calidad de los servicios); Tecnología (sistema electrónico de pago; sistema de ayuda a la explotación); Accesibilidad del servicio

4.-Acondicionamiento, actualización y renovación de los refugios de espera en la provincia, así como construcción donde no los haya.

Respuesta: Ya se contempla.

De acuerdo con el Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico del Mapa (Transporte comprometido con la ciudadanía) / Objetivo genérico 1: Compromiso con el medio rural, una de las mejoras en el nuevo modelo de transporte definido en el Mapa, es la modernización de las infraestructuras complementarias del transporte (apartado 2.11 del Anexo III). Ahora bien, hay que ponerlo en conexión con lo dispuesto en la Ley 9/2018, de



20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, en concreto con los artículos 71 y 72 que señalan expresamente:

- “Artículo 71. Requisitos de las instalaciones auxiliares. Las instalaciones auxiliares garantizarán los adecuados estándares de calidad, seguridad y accesibilidad, y en todo caso, favorecerán el uso del transporte público a todas las personas, especialmente las de movilidad reducida. “
- “Artículo 72. Régimen aplicable a las instalaciones auxiliares. Las condiciones de diseño, mantenimiento, ubicación y financiación de las instalaciones auxiliares serán acordadas entre las Administraciones competentes, debiendo constar en dicho acuerdo la disponibilidad de terrenos y el compromiso de mantenimiento de las mismas en función del cumplimiento de criterios objetivos de calidad”

5.-Mejora del sistema de información de transporte a la demanda, tanto para los ciudadanos como para los ayuntamientos

Respuesta: Ya se recoge.

El Mapa prevé como una de las mejoras la relativa a la información de la oferta y la demanda de movilidad, no sólo en el Transporte a la demanda sino en todo el modelo de transporte:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico del Mapa: Transporte comprometido con la ciudadanía / Objetivo genérico 3: Participación pública activa. Supone un compromiso de máxima información y participación de la ciudadanía.
2. Como garantía de implementación de dichos Objetivos, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación, se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Participación en el procedimiento de la implantación del modelo
 - Punto de Acceso autonómico como punto de acceso información global en materia de transporte público. Se da cumplimiento a la Directiva 210/40 del Parlamento Europeo, integra toda la información útil de la oferta y demanda de movilidad existente en la Comunidad Autónoma. Es y debe ser un mecanismo dinámico susceptible de revisión periódica. La información en él contenida, está a disposición tanto de las propias Administraciones, como de los ciudadanos y operadores del transporte para su planificación, consulta, análisis y diagnóstico en la toma de decisiones, en relación con la materia de movilidad
 - Imagen (marca común)
 - Página web y APP con información relativa a horarios, paradas, itinerarios, tiempo real de paso, compra o reserva
 - Foros de seguimiento, redes sociales, encuestas de satisfacción
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: información y atención al usuario.



6.-Creación de una comisión de seguimiento para evaluar y supervisar el transporte a la demanda

Respuesta: No es objeto del Mapa.

Como se ha dicho, en el nuevo modelo de transporte se prevén numerosos instrumentos para garantizar la participación tanto de los ciudadanos como de otras Administraciones. Las comisiones de seguimiento son un mecanismo propio de los convenios de acuerdo con lo establecido en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del sector público, y que se crearía en el caso de que se firmara un Convenio en esta materia con la Diputación de Segovia, al igual que se ha venido haciendo con las Diputaciones de Valladolid y de Palencia.

7.-La red viaria cumple una función estratégica muy importante y esta red es tanto autonómica como de las Diputaciones. En el caso de Segovia, el 52 % de las carreteras dependen de la Diputación.

Respuesta: No es una alegación a la materia regulada por el Mapa

8.-No supresión de ninguna de las rutas regulares que existen en la actualidad, así como la ampliación de la cooperación de las líneas escolares y regulares.

Respuesta: Ya se contempla.

No se procede a suprimir ninguna ruta de transporte, únicamente se modificaría en algunos casos la forma de prestación de estas (de regulares a la demanda) en función del número de viajeros en las mismas.

En cuanto a la integración de rutas, la previsión es duplicar el número de rutas integradas en toda la Comunidad Autónoma

Así se prevé en los Anexos del Mapa:

Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico del Mapa (Transporte comprometido con la ciudadanía) / Objetivo genérico 1: Compromiso con el medio rural.

Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación: apartado 2.1.3.-Criterios de implementación relativos a la “Prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial. Integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general”. Tienen carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación. En cuanto al número de rutas para que se propone la integración (1.772) tiene carácter orientativo y será definido de manera justificada en los proyectos de explotación.

- **Excma. Diputación Provincial de Valladolid¹⁵**

¹⁵ Las alegaciones de la Diputación de Valladolid hacen referencia a los apartados 2.1.2; 2.1.3; 2.1.4 del Anexo II Determinaciones de Planificación. Sin embargo, esos apartados se corresponden con el Anexo III Determinaciones de Ordenación y Coordinación.



1.- Considerando la ampliación propuesta en los servicios a prestar en la modalidad de transporte a la demanda (apartado 2.1.2 del Anexo III “Determinaciones de Ordenación y Coordinación”), se solicita que se dimensione adecuadamente la Central de Reservas, aumentando su dotación de efectivos y horarios, para poder atender de manera óptima el eventual incremento de potenciales usuarios.

Respuesta: No es una alegación a la materia regulada por el Mapa. El dimensionamiento material como personal se tendrá que adecuar al resultado o contenido de los futuros contratos.

2.- En relación con la integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general prevista en el apartado 2.1.3 del Anexo III “Determinaciones de Ordenación y Coordinación”, se considera de especial relevancia para garantizar la seguridad escolar y la no interferencia con el resto de pasaje, la asistencia durante el viaje a los escolares de menor edad de un "cuidador".

Respuesta: Se acepta la propuesta en el sentido de recoger en este apartado 2.1.3 del Anexo III la referencia expresa a las medidas de seguridad ya existentes en las rutas integradas (la figura del acompañante se menciona en el apartado 5.3.2. del Anexo I “Documento de Diagnóstico”).

En cualquier caso, la obligatoriedad de la figura del acompañante en el transporte escolar no deriva del Mapa de ordenación de transporte sino de la normativa vigente en materia de transporte escolar y sobre condiciones de seguridad en el transporte de menores : Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, y Decreto 13/2019, de 16 de mayo, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León. En esta misma norma, además se prevén otras medidas de seguridad adicionales como es la exigencia de que los vehículos dispongan de modo obligatorio de asientos equipados con cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados y que las plazas reservadas para escolares sean contiguas de manera que los alumnos estén en la misma zona del vehículo, preferentemente en la parte delantera, incluido el acompañante.

3.-En relación con el apartado 2.1.4. del Anexo III “Determinaciones de Ordenación y Coordinación” en el que se recogen los “Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte” se considera necesario que los proyectos de explotación contemplen también flujos con conexiones directas y no solo a través de otra conexión rural con necesidad de transbordo, con el fin de ofrecer un sistema público de transporte de calidad, que constituya una verdadera alternativa frente al transporte privado.

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir,



de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del Decreto que ahora se tramita.

El Estrato 2 del punto 2.1.4. del Anexo III, prevé la conexión de los núcleos de población con el municipio de referencia del área funcional urbana de influencia bien de forma directa, o bien, a través de la conexión con las infraestructuras de transporte situadas en las diferentes áreas funcionales rurales.

En el apartado 2. 3 del Anexo III se recoge con carácter vinculante como Criterios relativos al contenido de los proyectos explotación de las futuras licitaciones, el objetivo de “Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte”

4.- Por lo que respecta a los requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte (apartado 2.1.5) y en particular los relativos a la flota de vehículos, se considera fundamental incidir en la necesidad de utilización de vehículos de menor ocupación (microbuses y taxis) en zonas de baja densidad demográfica y con menor ocupación¹⁶.

Respuesta: Ya se contempla.

Por un lado, en el Anexo II Determinaciones de Planificación, se prevé como un objetivo genérico del Primer Eje Estratégico del Mapa, el “Compromiso con el Medio Rural”, con el que se pretende:

“Dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las especificidades de cada territorio. Optimización de la oferta actual en términos de rutas de transporte, expediciones, conectividad y adecuación de los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios”.

Así mismo, en el Tercer Eje Estratégico del Mapa, “Transporte comprometido con la modernización tecnológica”, se prevé como uno de sus objetivos genéricos el “Compromiso con un transporte moderno, accesible y seguro”, lo que supone, entre otras cosas, la “adecuación de los vehículos a las características socio-territoriales”.

Por otro lado, en el Anexo III se recoge en el apartado 2.3. con carácter vinculante como Criterios relativos al contenido de los proyectos explotación de las futuras licitaciones, “atender a las necesidades de movilidad del mundo rural” y, recoger las “Características de los vehículos”.

- **Excma. Diputación Provincial de Zamora.**

¹⁶ Esta alegación se ha recibido en dos ocasiones: el 09/03/2021 y el 07/04/2021



Con fecha de 17 de diciembre de 2020, es decir, con anterioridad a la apertura del período de audiencia pública antes señalado, la Diputación de Zamora presenta escrito de alegaciones iniciales con las siguientes propuestas:

- 1.-Potenciar el transporte a la demanda de manera que esté operativo en todas las localidades de la provincia.
- 2.-Estudiar la posibilidad de compartir, cuando sea posible, el transporte escolar con otro tipo de usuarios para facilitar la movilidad de las personas en el mundo rural.
- 3.-Crear un modelo de transporte que permita a la población de nuestra provincia, en muchos casos envejecida y sin recursos de transporte propio, el acceso adecuado a los servicios básicos (centros de salud, servicios administrativos, farmacias, tiendas de alimentación, etc.) en horarios adecuados.

Respuesta: Ya se recoge.

Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León , es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte y favoreciendo la cohesión económica, social y territorial, con especial apoyo a las zonas rurales:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 1: Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.
2. De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente apartados 2.1., 2.3 y 2.4) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Servicios integrados zonales
 - Estratificación de líneas
 - Generalización del Transporte a la Demanda
 - Integración del Transporte escolar
 - Bono rural
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades del mundo rural.

- 4.-Potenciar el transporte interurbano en aquellas áreas de la provincia que se presten para ello.



Ya se recoge:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 2: Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público
2. De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación, (especialmente apartado 2.1.4; 2.3; 2.4; 2.5) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
 - Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
 - Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
 - Títulos de viaje interoperables
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

5.-Crear un modelo de transporte respetuoso con el medio ambiente y que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas residentes de nuestra provincia y, en especial, en el medio rural.

Ya se recoge.

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Segundo Eje Estratégico: Transporte comprometido con la sostenibilidad / Objetivo genérico 1: Compromiso con la Sostenibilidad ambiental. Este compromiso conlleva la Potenciación de la utilización del transporte público en autobús.
2. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente, apartados 2.1.2; 2.1.5; 2.3; 2.7) se prevén los siguientes instrumentos o medidas
 - Generalización del Transporte a la demanda como transporte verde.
 - Exigencia de una flota moderna con utilización de tecnología y fuentes energéticas sostenibles
 - Certificaciones ambientales
 - Estrategias de economía circular
 - Implementación de planes de movilidad sostenible
 - Contratación pública estratégica: introducción en los pliegos
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivo. -Sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono; Aspectos medio ambientales.



Posteriormente, una vez abierto el trámite de audiencia pública, la Entidad Local en la sesión ordinaria celebrada el 9 de abril de 2021, adoptó el acuerdo de aprobar y dar traslado una moción a la Dirección General de Transportes de la Junta de Castilla y León por la cual se remiten alegaciones al proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. Son las siguientes:

6.-Estudiar el establecimiento de un Transporte Metropolitano en los entornos de las MIG URBANAS (Mancomunidad de Interés General) en aras a facilitar los desplazamientos entre los pueblos del alfoz y las zonas urbanas afectadas.

Respuesta: Ya se contempla.

El Mapa de ordenación de transportes planifica, coordina y ordena la movilidad en el entorno de las Áreas urbana y periurbanas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma:

1. Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 2: Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público
2. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación, (especialmente apartado 2.1.4; 2.3; 2.4; 2.5) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:
 - Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
 - Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
 - Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
 - Títulos de viaje interoperables
 - Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

En todo caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, las entidades locales asociativas previstas en la normativa de régimen local podrán asumir el ejercicio de competencias relacionadas con el transporte público. Para ello, será necesario la firma previa de un convenio con la administración autonómica (y en su caso, estatal) en el que se fijen las fórmulas de coordinación necesarias, entre las que deben figurar tratándose del transporte metropolitano, tal y como exige artículo 58 de la citada Ley, la elaboración de un plan de movilidad sostenible como instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las áreas funcionales estable.



7.-Disminuir la ratio de transporte a la demanda de las rutas, estableciéndola en 1.500 viajeros/año adaptándolo así a la mejora del servicio en las pequeñas localidades de la provincia.

Respuesta: Una de las premisas del Mapa de Ordenación es la potenciación del transporte a la demanda como forma de transporte preferente y predominante, pues supondría un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, además de estar alineados con la eficiencia en la gestión medio ambiental, energética y la sostenibilidad del sistema.

La realización de trabajos de campo de aforos y encuestas permitió conocer la demanda de las diferentes rutas de transporte público por carretera de la red gestionada por la Comunidad Autónoma.

El análisis de la información obtenida permitió ver el elevado número de rutas en las que la demanda es baja y, sin embargo, la prestación de esos servicios se está realizando bajo la modalidad de transporte público regular de viajeros.

Por ello aquellas rutas que se están prestando bajo la modalidad de transporte público regular de viajeros y cuya demanda es inferior a 4.500 viajeros / año pasarán a prestarse bajo la modalidad de transporte a la demanda.

El traspaso de la forma de gestión de prestación de esas rutas de transporte, de transporte regular a transporte a la demanda no supone ningún efecto directo sobre la oferta de servicios, puesto que ésta sigue siendo igual que anteriormente. Únicamente supondría el consiguiente ahorro económico para todas aquellas rutas en las que, tras no efectuarse reservas, el vehículo no tiene que transitar y realizar el itinerario.

Tras analizar la información recabada en los trabajos de campo, parece razonable situar en 4.500 viajeros / año el límite que justifica el traspaso de una forma a otra de prestación de servicio, teniendo en cuenta que dicho umbral pertenece al ámbito de la discrecionalidad de la administración y no supone merma alguna en la prestación de servicios.

8.-Dependencia de la Jefatura del Servicio de Fomento en Zamora tanto las concesiones zonales de la provincia como las concesiones que conecten Zamora capital con las capitales vecinas. Los viajeros que se mueven entre estas capitales son en su inmensa mayoría zamorano

Respuesta: No se acepta. El proyecto de decreto no puede regular dicha materia. La desconcentración de competencias en el titular de la Consejería, en los titulares de sus órganos directivos centrales o en los de las Delegaciones Territoriales de la Junta de Castilla y León se realiza mediante decreto de la Junta de Castilla y León de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

9.-Recoger la figura de la subcontratación en los futuros procedimientos de licitación. Es necesario que en el Mapa se indique que es vinculante que los pliegos recojan las condiciones en las que se permitirá subcontratar.



Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

En cualquier caso, el segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subcontratación.

Por otro lado, es la propia Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, en su artículo 35 la que establece el mandato para la Administración de determinar en todo caso en los pliegos de contratación, si es necesaria la subcontratación y las condiciones y modalidades de su aplicación de acuerdo con lo previsto en la legislación de contratación administrativa aplicable.

10.-Incluir la subrogación del personal, incluido el personal autónomo, junto con los vehículos en las futuras licitaciones.

Respuesta: Es una cuestión propia de los anteproyectos de explotación de los futuros contratos de concesión de servicio de transporte público de viajeros por carretera, es decir, de un momento posterior a la aprobación del Mapa de transporte objeto del decreto que ahora se tramita.

El segundo eje estratégico sobre el que pivota el Mapa es la consecución de un “Transporte comprometido con la sostenibilidad”, y uno de sus objetivos genéricos es la “sostenibilidad social”. Esto supone el compromiso de mantener el tejido empresarial y el nivel de empleo a través de herramientas como es la subrogación de trabajadores en el marco del Diálogo Social. Como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación se prevé con carácter vinculante tanto los Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones como el contenido como mínimo en los proyectos de explotación del objetivo de “Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo” “Medios técnicos y humanos”, “Vehículos del servicio”.

En todo caso, la subrogación laboral se ajustará a lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

4.7. Alegaciones presentadas en la plataforma de Gobierno Abierto

1.- Puesta en servicio de una línea de cercanías Palencia - Valladolid (Declaración de OSP de la línea Palencia - Valladolid y creación de un servicio de trenes de cercanías, así como distintos apeaderos, así se fomentaría la movilidad entre pueblos)

Respuesta: No se acepta porque no es competencia de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, sino competencia exclusiva del Estado; en concreto de ADIF en cuanto a la



infraestructura y de RENFE en cuanto al servicio. Por lo tanto, en este punto la voluntad del Estado es irremplazable. No obstante, el Mapa como documento de estrategia general, garantiza la intermodalidad y recoge la posibilidad de integraciones tarifarias.

2.-Inclusión de rutas turísticas en períodos estivales (por ejemplo, Villa Romana La Olmeda (P), Museo de las Villas Romanas (Va), Santo Domingo de Silos (Bu) El Mapa no parece hacer mención del interés que para el turismo tendría que en determinados periodos existieran líneas habilitadas para disfrutar de ellos. Las diputaciones provinciales, ofrecen raramente rutas turísticas combinadas con experiencias gastronómicas, pero deberían plantearse la posibilidad de establecer rutas a la demanda que permitan a los visitantes de nuestra comunidad en los períodos estivales desplazarse en transporte colectivo)

Respuesta: El tipo de rutas que se mencionan en la sugerencia planteada estarían lejos de lo que se entiende por transporte público regular, que se efectúa dentro de itinerarios preestablecido, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, y más cerca, del transporte público discrecional.

Con la entrada en vigor de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, a efectos de la aplicación al modelo de ordenación del territorio de Castilla y León de los principios de planificación y coordinación, se distinguen los siguientes ámbitos de actuación territorial (áreas funcionales estables, unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rurales, red de áreas naturales protegidas)

3.-Flexibilización de la exclusividad de la concesión. (Posibilidad de coger distintas empresas de autobús que hacen el mismo recorrido esto radica en una mejora al ciudadano con más horarios para los mismos destinos)

Respuesta: El proyecto de decreto no puede contradecir Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, establece en su artículo 22:

“1. De acuerdo con lo previsto en la legislación estatal, los contratos de transporte de viajeros por carretera se adjudicarán con carácter exclusivo, no pudiendo, mientras estén vigentes, adjudicarse otros que cubran tráficos coincidentes.

2. Los tráficos vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar los viajeros que se desplacen entre los mismos.”

4.-Definir horarios de rutas de autobús que no se solapen con otras rutas de tren existentes. (Existen servicios infrautilizados y lagunas en los servicios prestados)

Respuesta: El Mapa de ordenación de transportes planifica, coordina y ordena la movilidad en el entorno de las Áreas urbana y periurbanas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma



En todo caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, las entidades locales asociativas previstas en la normativa de régimen local podrán asumir el ejercicio de competencias relacionadas con el transporte público. Para ello, será necesario la firma previa de un convenio con la administración autonómica (y en su caso, estatal) en el que se fijen las fórmulas de coordinación necesarias, entre las que deben figurar tratándose del transporte metropolitano, tal y como exige artículo 58 de la citada Ley, la elaboración de un plan de movilidad sostenible como instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las áreas funcionales estable.

Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público

Como garantía de implementación de dicho Objetivo, se prevén los siguientes instrumentos o medidas: coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte, implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consorcios o Mancomunidades de Interés General), planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano, títulos de viaje interoperables, contenido mínimo de los proyectos de explotación: objetivo Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

5.-Coordinación de citas de SACYL con servicios de transporte público a la demanda (además que las rutas que comuniquen los pueblos de cada provincia con la capital incluyeran obligatoriamente una parada en el Hospital de referencia. Y se fijase un horario de citación preferente para los ciudadanos del mundo rural, compatible con los horarios de rutas a la demanda).

Respuesta: Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte y favoreciendo la cohesión económica, social y territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.

Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.

Se prevén los siguientes instrumentos o medidas:(servicios integrados zonales, estratificación de líneas, generalización del transporte a la demanda, bono rural, contenido mínimo de los proyectos de explotación).



6.-App de reserva de transporte a la demanda (la mayoría de los usuarios es gente mayor que les cuesta explicarse por teléfono, sus familiares les podrían hacer la reserva en una aplicación)

Respuesta: Entre las mejoras previstas en el mapa se encontrarían las relativas a la mejora en cuanto a la información de los servicios

Todos los nuevos concesionarios estarán obligados a publicitar los mismos a través de páginas web, así como se mejorará el sistema de reserva de los servicios de transporte a la demanda, ampliando el horario y posibilitando nuevas formas de reserva (vía web – App’s).

Recogidos en el Anexo II.- Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico del Mapa: Transporte comprometido con la ciudadanía / Objetivo genérico 3: Participación pública activa. Supone un compromiso de máxima información y participación de la ciudadanía. Como garantía de implementación de dichos Objetivos, en el Anexo III.-Determinaciones de ordenación y coordinación, se prevén los siguientes instrumentos o medidas: páginas web y APP con información relativa a horarios, paradas, itinerarios, tiempo real de paso, compra o reserva

7.-Servicio a todos los municipios (existen municipios con poca población sin transporte público)

Respuesta: Ya se contempla. Uno de los objetivos del Mapa en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León , es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte y favoreciendo la cohesión económica, social y territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.

Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.

De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, se prevén: Servicios integrados zonales, estratificación de líneas, generalización del Transporte a la Demanda, integración del Transporte escolar, bono rural, contenido mínimo de los proyectos de explotación: “objetivos. -Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades del mundo rural”.

8.- Uniformidad en la rotulación de los buses que hacen el transporte público



Respuesta: Ya se contempla. El Mapa prevé como una de las mejoras la relativa a la información de la oferta y la demanda de movilidad, no sólo en el Transporte a la demanda sino en todo el modelo de transporte.

En el Anexo III. De Determinaciones de ordenación y coordinación, se prevé entre otras: Imagen (marca común)

9: - Establecer transporte metropolitano en el Bierzo (necesidad de coordinar los autobuses urbanos de Ponferrada con los periurbanos de alrededores y se ponga servicio a los polígonos industriales)

Respuesta: El Mapa de ordenación de transportes planifica, coordina y ordena la movilidad en el entorno de las Áreas urbana y periurbanas en todo el territorio de la Comunidad Autónoma.

En el Anexo II, Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/como Objetivo genérico Compromiso con la movilidad en la Áreas urbanas y periurbanas. Este compromiso supone un Nuevo modelo de Gobernanza del transporte público.

Y en el Anexo III, se prevén los siguientes instrumentos o medidas:

- Coordinación entre Administraciones titulares de la competencia y entre modos de transporte.
- Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General)
- Planes de Movilidad Sostenible de ámbito metropolitano
- Títulos de viaje interoperables
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.

En todo caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, las entidades locales asociativas previstas en la normativa de régimen local podrán asumir el ejercicio de competencias relacionadas con el transporte público. Para ello, será necesario la firma previa de un convenio con la administración autonómica (y en su caso, estatal) en el que se fijen las fórmulas de coordinación necesarias, entre las que deben figurar tratándose del transporte metropolitano, tal y como exige artículo 58 de la citada Ley, la elaboración de un plan de movilidad sostenible como instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las áreas funcionales estable.

10: - Transporte regular en la Montaña de Riaño (actualmente es imposible visitar la zona utilizando exclusivamente transporte público, dado que no existen horarios para realizar la ida y vuelta en el día los fines de semana y festivos)



Respuesta: Uno de los objetivos del Mapa, en consonancia con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, es extender la cobertura de la red de transporte público a todo el territorio autonómico en donde haya un asentamiento fijo de población, dando sentido al principio de accesibilidad universal, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte y favoreciendo la cohesión económica, social y territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.

En el Anexo II, - Documento de Planificación/Primer Eje Estratégico: Transporte comprometido con la ciudadanía/Objetivo genérico 1: Compromiso con la movilidad en el medio rural, que se traduce en garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural. Supone el cometido de dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las necesidades de cada territorio, optimizando la oferta actual (rutas, expediciones, conectividad), y adecuando los vehículos a las condiciones de ruralidad de los territorios.

De esta manera, como garantía de implementación de dicho Objetivo, en el Anexo III.- Determinaciones de ordenación y coordinación (especialmente apartados 2.1., 2.3 y 2.4) se prevén los siguientes instrumentos o medidas:

- Servicios integrados zonales
- Estratificación de líneas
- Generalización del Transporte a la Demanda
- Integración del Transporte escolar
- Bono rural
- Contenido mínimo de los proyectos de explotación: Objetivos. -Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades del mundo rural.

4.8. Remisión del proyecto de decreto y de la memoria que lo acompaña al resto de Consejerías de la Junta de Castilla y León y a las Delegaciones Territoriales.

Coincidiendo con el período de audiencia e información pública, el texto del proyecto de decreto y de la memoria que lo acompaña, se ha remitido al resto de Consejería de la Junta de Castilla y León y a las Delegaciones Territoriales para que emitan informe en el ámbito de sus competencias.

A.-Consejerías

Se han recibido los informes de todas las Consejerías.

No formulan observaciones: Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural; Consejería de Cultura y Turismo; Consejería de Empleo e Industria; Consejería de Sanidad.

Sí que realizan observaciones:



— **Consejería de Transparencia, Ordenación del Territorio y Acción Exterior:**

1.- La disposición final segunda del proyecto decreto establece que “se faculta a la persona titular de la consejería competente en materia de transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación del presente decreto”, sin embargo, consideran que la competencia corresponde a la Junta de Castilla y León.

Respuesta:

Se acepta la alegación para evitar la posible vía de impugnación en las futuras órdenes de desarrollo que se pudieran dictar, y en consecuencia, se elimina la disposición final segunda del proyecto de decreto en base a que, habiendo prescrito el legislador autonómico el desarrollo reglamentario de la Ley 9/2018, de 20 diciembre, por la Junta de Castilla y León, tal y como se establece en su artículo 54.6 a propósito del mapa de ordenación de los transportes, el hecho de mantener tal disposición daría cabida a una subhabilitación genérica a la consejería competente en materia de transportes al margen de la subhabilitación “permitida” por la jurisprudencia, que sólo permite tales subhabilitación para cuestiones de “mero detalle”.

2.- Las referencias que se hacen en el primer y segundo párrafo de la parte expositiva a preceptos de la Constitución española deben hacerse tal y como figuran en dicha norma, es decir, haciendo uso del ordinal femenino en el subapartado: 148.1. 5ª y 149.1.21ª.

Respuesta:

Se acepta la alegación y se corrige el texto del proyecto de decreto en ese sentido.

3.- En la parte expositiva se emplean las expresiones “referida Ley”, “presente decreto” y “citada Ley”, en las que se usa la mayúscula inicial cuando se hace referencia a la ley o decreto. Sin embargo, de acuerdo con Resolución del 20 de octubre de 2014, del secretario general de la Consejería de la Presidencia por la que se aprueban las Instrucciones para la elaboración de los documentos que se tramitan ante los órganos colegiados de Gobierno de la Comunidad de Castilla y León, la referencia a la propia norma no se debe escribir con mayúscula inicial cuando la referencia lo es a una categoría normativa genéricamente.

Respuesta:

Se acepta la alegación y se corrige el texto del proyecto de decreto en ese sentido.



4.- En el artículo 4.2.a) se cita por primera vez, dentro de la parte dispositiva, la Ley 9/2018, de 20 de diciembre. Al ser la primera vez que se cita en esta parte de la norma se recomienda que la cita sea completa.

Respuesta:

Se acepta la alegación y se corrige el texto del proyecto de decreto en ese sentido.

— **Consejería de la Presidencia:**

Consideran necesario que el proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa sea conocido por el Consejo de Cooperación Local, como órgano mixto para el diálogo y la cooperación entre la Administración Autonómica y las Corporaciones Locales

Respuesta:

Con fecha 20 de abril de 2021 se emite certificado por el secretario del Consejo de Cooperación Local de Castilla y León en el que consta que:

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

Así mismo, se señala que “de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19.5 de la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el acta de la sesión se encuentra pendiente de aprobación”.

Este certificado se incorpora al expediente y el acta se incorporará cuando esté aprobada.

— **Consejería de Educación:**

1.-Proponen un cambio de redacción en el apartado 2.1.3 del anexo III.-“Prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial. Integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general”, en relación con las cuatro vertientes en las que se realizará la integración del transporte escolar.

Respuesta:

Se acepta la alegación y se da una nueva redacción.



2.-En relación con el cuadro recogido en el apartado de “Conclusiones” como resumen final, “Tabla 2: Rutas integradas” se propone añadir una nota al pie para aclarar que el número de rutas integradas en el sistema propuesto es un “*número orientativo en función de lo dispuesto en el apartado 2.1.3.del anexo III*”

Respuesta:

Se acepta la alegación y se incluye la citada nota al pie.

— **Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades:**

- **D.G. de Familias, Infancia y Atención a la diversidad:** no formula alegaciones y hace constar que el proyecto de decreto no tiene impacto en la infancia ni en la adolescencia ni tampoco en relación con la protección de familias numerosas, ni incidencia diferencial respecto al resto de la población. Esta apreciación se recoge en la Memoria.
- **D.G. de Personas mayores, personas con discapacidad y atención a la dependencia** no formula alegaciones y hace constar que en la Memoria se debe hacer mención al impacto de discapacidad y afirma que este impacto es positivo ya que *“garantiza a las personas con discapacidad, la igualdad de acceso a los servicios de transporte en los caso de movilidad reducida, favoreciendo las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en cuanto a la normativa vigente, fomentando así la accesibilidad universal y el diseño para todos”*. Dicho impacto positivo se recoge en la Memoria.
- **D.G. de la Mujer,** realiza observaciones referidas al impacto de género del proyecto de decreto, a las que se da cumplida respuesta en el apartado de esta Memoria que recoge la “Evaluación del Impacto de género” al que se da nueva redacción.

En todo caso, se incorpora al expediente los informes emitidos por esta Consejería acreditativos de estas evaluaciones.

— **Consejería de Economía y Hacienda:** esta Consejería no realiza observaciones; no obstante, traslada las siguientes apreciaciones del Instituto para la Competitividad Empresarial de Castilla y León en relación con el “punto 3.3. Nodos industriales del Anexo I: Documento de diagnóstico”:

- Señala que cuando se hace referencia a los programas o planes territoriales de fomento, debería eliminarse la referencia a que han sido aprobados por la Consejería de Economía y Hacienda, y añadir la Orden EEL/758/2020, de 11 de agosto, por la que se aprueba el Programa Territorial de Fomento para Ávila y su entorno 2020-2024.

Se acepta esta observación y se realizan las modificaciones de acuerdo con ello.



- Consideran que, al referirse a los 67 parques empresariales promovidos en Castilla y León, debería especificarse que son los promovidos por la Junta de Castilla y León a través del ICE, al igual que los 3 Parques Tecnológicos, y que, a la vista de la información, faltaría incluir los 3 Parques de Proveedores del Sector Automoción promovidos por el ICE (Ávila, Villamuriel de Cerrato y Valladolid). Se acepta esta observación y se realizan las modificaciones de acuerdo con ello.
- Ponen de manifiesto que sería deseable que el diseño de las Determinaciones de ordenación y coordinación (Anexo III) garantice los medios de transporte público necesarios para garantizar la actividad de las empresas instaladas en los polígonos industriales ya que se encuentran fuera de las poblaciones, y con ello se contribuye a que los trabajadores que deban desplazarse a dichos polígonos utilicen menos sus vehículos individuales, lo que puede hacer más sostenible la actividad en esas zonas.

A este respecto hay que decir que en el punto 2.1.4 del Anexo III-Determinaciones de ordenación y coordinación se recogen los “Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte”, como modelo conceptual al que se deben adaptar en cada caso concreto, y se prevé con carácter orientativo como “Estrato 3”, el criterio de conexión de los nodos poblacionales entre sí, por razones de proximidad geográfica, por razones de influencia socio-económica, o por conexión con polos industriales consolidados

B.-Delegaciones Territoriales de la Junta de Castilla y León.

Se han recibido los informes de todas las Delegaciones Territoriales. No formulan observaciones las Delegaciones Territoriales de Ávila, Burgos, León, Soria y Valladolid.

- **Delegación Territorial de Zamora:** manifiesta su acuerdo sustancial con el documento, con la precisión de que se tenga en cuenta las especificidades y peculiaridades propias de la provincia de Zamora; a este respecto hay que aclarar que será en la fase posterior de anteproyectos, cuando se reflejará de manera concreta las características de los servicios de transporte correspondientes a las diferentes zonas de la provincia de Zamora, si bien la consideración de incrementar la inversión en relación con la red viaria, no es objeto del Mapa de ordenación de transporte ni competencia de este centro directivo.
- **Delegación Territorial de Salamanca:** no formula objeción alguna, si bien da traslado a los efectos oportunos, una serie de comentarios y anotaciones, realizadas por la Sección de Inspección de Transportes, a raíz de las cuales se ha corregido en el Anexo I el Mapa relativo a los núcleos de población con centros docentes en la provincia de Salamanca, ya que reflejaba erróneamente la provincia de Ávila. Así mismo, para evitar confusiones, también se modifica el Mapa del Anexo I en el que se refleja los centros hospitalarios en Castilla y León, de acuerdo con la información de la página web del SACYL donde se aclara que un hospital puede estar constituido por un único centro



hospitalario o por dos o más que se organizan e integran en un Complejo Asistencial. Los Complejos se consideran como un único hospital. De acuerdo con ello, en el mapa citado se reflejan los siguientes hospitales:

- Complejo Asistencial de Ávila
- Complejo Asistencial Universitario de Burgos
- Hospital Santos Reyes de Aranda de Duero
- Hospital Santiago Apóstol de Miranda de Ebro
- Complejo Asistencial Universitario de León
- Hospital El Bierzo de Ponferrada
- Complejo Asistencial Universitario de Palencia
- Complejo Asistencial Universitario de Salamanca (en el que está incluido el Hospital Virgen del Castañar)
- Complejo Asistencial de Segovia
- Complejo Asistencial de Soria
- Hospital Clínico Universitario de Valladolid
- Hospital Universitario Río Hortega de Valladolid
- Hospital de Medina del Campo
- Complejo Asistencial de Zamora

- **Delegación Territorial de Segovia:** las observaciones que se realizan van dirigidas a la consecución de un “modelo de movilidad de transporte público que contribuya a dar servicio a todos los núcleos de población con las peculiaridades de cada zona del territorio, garantizando así, el asentamiento de población en las zonas rurales, pero también teniendo en cuenta la movilidad de las Áreas urbanas y el alfoz”; lo cual, coincide con el modelo de movilidad que establece el Mapa de ordenación de transportes que aprueba el proyecto de decreto objeto de esta memoria, y que se explica detalladamente a través de los Ejes estratégicos y Objetivos genéricos que se recogen en las Determinaciones de Planificación del Anexo II, las cuales tienen un carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros por carretera y con los planes de movilidad sostenible que pudieran implementarse en las Áreas Funcionales Estables.

Así mismo, hay que señalar que el Mapa no es el instrumento para concretar las formas de prestación de servicios, sino para fijar las condiciones básicas necesarias para el logro de los objetivos y ejes estratégicos que contiene en relación con los mismos. Así, el punto 2.1. del Anexo III recoge los “Criterios relativos al sistema de prestación, condiciones de explotación y requisitos básicos que han de cumplir los servicios” que hacen referencia a los “Servicios integrados zonales”, “Transporte a la demanda”, y “Prestación conjunta del transporte regula y escolar”, concretando también su carácter vinculante respecto a los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicios de transporte y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano, como garantía de su observancia. En cualquier caso, será en la fase



posterior de anteproyectos, cuando se refleje de manera concreta las características de los servicios de transporte correspondientes a las diferentes zonas de la provincia de Segovia.

— **Delegación Territorial de Palencia:**

1.-El proyecto denominado "decreto sobre el Mapa de ordenación de transportes" contiene el documento de diagnóstico, las determinaciones de planificación y las determinaciones de ordenación y coordinación, con criterios genéricos de planificación, los cuales no concretan las formas de prestación de servicios en las distintas zonas, no clarificando las dudas manifestadas por los Ayuntamientos.

Respuesta: El Mapa no es el instrumento para concretar las formas de prestación de servicios en las distintas zonas sino para fijar las condiciones básicas necesarias para el logro de los objetivos y ejes estratégicos que contiene.

Precisamente el punto 2.1. del Anexo III recoge los "Criterios relativos al sistema de prestación, condiciones de explotación y requisitos básicos que han de cumplir los servicios" que hacen referencia a los "Servicios integrados zonales", "Transporte a la demanda", y "Prestación conjunta del transporte regula y escolar", concretando su carácter vinculante respecto a los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicios de transporte y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano, como garantía de su observancia.

En cualquier caso, será en la fase posterior de anteproyectos, cuando se refleje de manera concreta las características de los servicios de transporte correspondientes a las diferentes zonas de la provincia de Palencia.

2.-En lo referente a la prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial, con la integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general, debe tenerse en cuenta la demanda social existente de uso de este transporte, tanto por alumnos procedentes de centros educativos de titularidad pública como enseñanza concertada o privada, debiendo aclararse en la normativa de desarrollo el carácter prioritario de plazas para todos ellos.

Respuesta: El Mapa de ordenación de transportes se configura, de acuerdo con la normativa vigente, que en este punto viene recogida fundamentalmente en la Orden EDU/926/2004, de 9 de junio, por la que se regula el servicio de transporte escolar en los centros docentes públicos dependientes de la Consejería de Educación.

3.-Para que el mapa sea funcional y operativo debería haber una adecuada coordinación de los horarios de las rutas dentro de las áreas de referencia, y de éstos con los horarios de rutas desde dicho núcleo de referencia al núcleo urbano.



Respuesta: Los horarios de las rutas no son objeto del Mapa, sino de los futuros contratos de concesión de servicios de transporte de viajeros por carretera

4.-Indican que en el proyecto de decreto se hace referencia a la Ley 7/2013 de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del territorio de la Comunidad de CyL y sus referencias a las áreas funcionales estables y rurales, y de manera formal solo han sido aprobadas las áreas funcionales estables, las rurales no.

Respuesta: En las páginas 36 y 37 del Anexo I-Documento de diagnóstico se precisa lo siguiente:

“Por último, hay que tener en cuenta que se está tramitando una modificación de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio. En ella, desaparece el concepto de “unidades básicas de ordenación del territorio” y se modifica la actual configuración de las actuales Áreas Funcionales Estables, de manera que se prevé la existencia de “Áreas Funcionales” y éstas pueden ser urbanas o rurales.

Así mismo, en la norma se aclara que todas las referencias de la legislación vigente de Castilla y León a la unidad básica de ordenación y servicios del territorio, se entenderá hecha al área funcional; y las referencias a la unidad básica de ordenación y servicios del territorio urbanas y al área funcional estable, se entenderán hechas al área funcional urbana. “

Dicho anteproyecto fue informado por el Consejo Económico y Social según el cual “(...) recomendamos que se dote del impulso necesario a este nuevo modelo de ordenación, gobierno y servicios en el territorio, con la finalidad de garantizar las condiciones y la calidad de vida de todas las personas, independientemente de donde vivan, prestando especial atención a la ciudadanía residente en el medio rural (...)”

Finalmente, el 24 de junio de 2021, la Junta de Castilla y León ha aprobado el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León y se ha remitido a las Cortes de Castilla y León para su tramitación parlamentaria.

5.-Señalan que en el Mapa debe atenderse a la tendencia por afinidad de la población a determinados núcleos poblacionales, (por ejemplo, costumbre, existencia de infraestructuras por carretera adecuadas) y no solo por proximidad a un núcleo de referencia por contar con servicios sanitarios dentro de la zona básica de salud.

Respuesta: Tal y como se explica en el punto 2.1.4. del Anexo III, el Mapa configura un sistema conceptual para servir de referente teórico al que deben adaptarse los flujos de movilidad en cada caso concreto. El nuevo sistema de movilidad da respuesta a los diferentes flujos de movilidad que se desprenden del modelo de ordenación del territorio vigente y por tanto, contempla.



“(…) la conexión de los núcleos de población con el nodo poblacional de influencia rural o área funcional rural de referencia, con el municipio de referencia de cada área funcional, así como entre zonas de influencia socioeconómica, polos industriales u otras zonas de especial actuación. Contempla así mismo, la conexión entre las diferentes áreas funcionales y establece un criterio intermodal de conexión con las líneas estatales y otros modos de transporte. Las singularidades socio territoriales de Castilla y León justifican un tratamiento integrador entre los nodos poblacionales, estableciendo una serie de estratos con diferentes modos de conexión de estos, mediante el rediseño de las líneas de prestación de los servicios de transporte”

Todo ello, teniendo en cuenta que el objetivo último del Mapa es garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos de Castilla y León, para lo cual se pretende dar servicio a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, garantizando el acceso a los servicios básicos, no solo sanitarios, sino también de abastecimiento, administrativos, educativos o de ocio.

4.9. Puesta en conocimiento del Consejo de Cooperación Local.

Con fecha 30 de marzo de 2021 se ha sometido a conocimiento del Consejo de Cooperación Local según consta en el certificado remitido por el secretario del citado órgano.

4.10. Informe del Consejo de Transportes de Castilla y León

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto 90/2007, de 13 de septiembre, por el que se regula el Consejo de Transportes de Castilla y León y los Consejos Territoriales de Transportes, el Pleno del Consejo de Transportes de Castilla y León, reunido en sesión ordinaria no presencial celebrada el 26 de julio de 2021, informó favorablemente el proyecto de decreto por unanimidad, según consta en el certificado remitido por el secretario del citado órgano colegiado.

4.11. Informe de la Federación Regional de Municipios y Provincias

Con fecha 2 de noviembre de 2021 se solicitó por parte de este Centro Directivo informe a la Federación Regional de Municipios y Provincias (FRMPCyL) a los efectos de dar cumplimiento al trámite previsto en el artículo 54.4 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. Con fecha 20 de diciembre de 2021 el secretario general de la FRMPCyL comunica 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 el borrador del proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León y la memoria para su estudio y envío de sugerencias, no se ha recibido ninguna aportación u observación.



4.12. Informe de la Dirección General de Presupuestos y Estadística de la Consejería de Hacienda.

Con fecha 14 de mayo de 2021 se recibe oficio de la Dirección General de Presupuesto y Estadística de la Consejería de Economía y Hacienda, solicitando versión definitiva del proyecto de decreto, así como ampliación de la memoria en la que se incorporen las estimaciones sobre el coste del nuevo modelo, su financiación y el impacto en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma cuando se ponga en funcionamiento, señalando la aportación de recursos presupuestarios de aquellas Consejerías que también contribuyen a garantizar los servicios del nuevo modelo de transporte (C. de Educación y C. de Sanidad).

A dicho oficio se respondió por la Dirección General de Transportes con fecha de 23 de julio de 2021, adjuntando informe y documentación solicitada. Posteriormente, a solicitud de la Dirección General de Presupuestos y Estadística de la Consejería de Economía y Hacienda, con fecha 14 de noviembre de 2021 se remitió documento de ampliación de la memoria económica inicial con información complementaria, aclarando determinadas cuestiones acerca del posible impacto presupuestario del proyecto de decreto.

Con fecha 01 de diciembre de 2021 la Dirección General de Presupuestos y Estadística de la Consejería de Economía y Hacienda, en cumplimiento del artículo 76.2 de la Ley 2/2006, de 3 de mayo, de la Hacienda y del Sector Público de la Comunidad de Castilla y León, emite el siguiente informe: *“En la Memoria inicial y sus ampliaciones posteriores de 26 de julio y 24 de noviembre de 2021, la Dirección General de Transportes realiza un análisis del Impacto Presupuestario derivado de la aprobación del Mapa y su puesta en marcha, donde se precisa que el nuevo modelo, que estará vigente durante 10 años acorde con la normativa europea, una vez finalizado todo el proceso previsto de reordenación y contratación de rutas y servicios, conllevará, en términos estimativos, un coste total anual de 101,76 millones de euros que incluye la prestación de servicio de transporte regular, a la demanda y el escolar integrado, y supone un aumento de 3,46 millones más al año (3,52% más) sobre el coste del modelo actual, que la misma Dirección General sitúa en 98,3 millones al año. A este coste debe añadirse 6,16 millones de euros para el equipamiento embarcado y centro de control del SAE, - Sistema de Ayuda a la Explotación o sistemas de ticketing adaptados a los tiempos-, (el centro de control en adelante). Las principales cuestiones que manifiesta la Dirección General de Transportes en la Memoria inicial y ampliaciones, sobre el impacto económico presupuestario del nuevo modelo son las siguientes:*

- *En el nuevo modelo, se estima que los ingresos por billeteaje del servicio de transporte regular (ya que el transporte a la demanda y el escolar son gratuitos para los usuarios) alcanzarán un importe anual de 29,5 millones de euros, en términos similares al sistema actual, debido a que, a pesar del incremento de expediciones y servicios, no se espera un incremento en los ingresos, porque las nuevas rutas son a la demanda (267 nuevas) y se establecerá el bono rural gratuito. Esto supone una cobertura estimada por ingresos del 28,99% del coste del servicio estimado en 101,76 millones/año.*



• El coste que asumir por el servicio de transporte en el nuevo modelo, con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad, se estima en el 71,01%, - 72,26 millones de euros al año-, de los que la Consejería de Educación asumirá 45 millones para el transporte escolar integrado, sin que se prevea variación respecto al coste actual, y la Consejería de Fomento y Medio Ambiente deberá asumir, como mínimo, el coste de 27,26 millones de euros, por el transporte regular de viajeros y a la demanda. En detalle, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente debería asumir la cobertura del déficit de explotación de las empresas proveedoras, - estimado sobre una serie temporal histórica, en un máximo de 15,9 millones; las mejoras contempladas en el nuevo modelo, -modernización flota y accesibilidad universal-, y el coste de asunción de competencias impropias de Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales, cuantificadas en 11,36 millones de euros. Por último, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente prevé asumir con cargo a su presupuesto el coste de 6,16 millones para el centro de control, de los que 3,5 millones corresponden a la inversión inicial y el resto al mantenimiento anual.

• Además se manifiesta que para cada concesión prevista a implantar según el Mapa, se elaborará un proyecto de explotación con los indicadores necesarios (estimación coste e ingresos por concesión y año y resultado de explotación, que de ser negativo, -déficit de explotación, - requerirá que la Administración cubra esa diferencia) y que la determinación exacta de las aportaciones a cargo de la Administración de la Comunidad se conocerá tras la adjudicación de los contratos de concesión del servicio.

• En cuanto a la imputación presupuestaria, la Dirección General de Transportes estima que la puesta en servicio del nuevo modelo de transporte derivado del decreto producirá efectos presupuestarios en el tercer trimestre de 2023 incorporándose las cantidades presupuestarias necesarias en el escenario presupuestario 2022.

Una vez analizada la documentación enviada, esta Dirección General considera que el proyecto normativo aprueba el instrumento básico para implementar el nuevo modelo de transporte de viajeros en la Comunidad, - el Mapa de ordenación de transportes-, incluyendo el de carácter regular, a la demanda y el escolar integrado, que estará vigente en los próximos 10 años, con el fin de garantizar la calidad y cobertura del servicio en el territorio de la Comunidad. En cuanto al coste previsto a asumir desde los Presupuestos Generales de la Comunidad, según se manifiesta por la Dirección General de Transportes, se localiza en la propia elaboración del Mapa, con medios propios, en el centro de control del sistema de billeteaje, por 6,16 millones, y en el coste de prestación del servicio de transporte con la nueva ordenación, que se estima en 72,26 millones de euros, que sin embargo, puede considerarse sólo aproximado, porque requiere de la tramitación procedimental y de renovación concesional para determinar el coste final a asumir por la Administración regional, - tanto la Consejería de Educación como la de Fomento y Medio Ambiente. Además, se añade que la Consejería de Sanidad está realizando a fecha del presente informe, el mapa sanitario de transportes para cada una de las 11 gerencias de la Comunidad, y debería afrontar el pago de los nuevos servicios solicitados, porque según manifiesta la Dirección General de



Transportes, serán complementarios, debido a que las necesidades de los usuarios a cubrir, los orígenes y destinos de las rutas, y la amplitud de los horarios, difieren de los que prevé el Mapa que se presenta a informe.

En cuanto al impacto presupuestario derivado del futuro Decreto y de la aprobación del nuevo Mapa de Transportes, esta Dirección General entiende que no es posible valorar el impacto presupuestario de este proyecto normativo a fecha del presente informe, porque además del propio proceso de contratación y adjudicación de los servicios, necesario para fijar el coste definitivo de las concesiones, las estimaciones de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente sobre el coste del nuevo modelo de transportes se ven fuertemente condicionadas por el contexto de incertidumbre actual, dependiente de la evolución de la pandemia sanitaria, que puede requerir de nuevas medidas restrictivas de la movilidad y por la duración de sus efectos sobre los precios de suministros, en particular energéticos, que añaden más incertidumbre a las premisas que fundamentan estos cálculos (ingresos por billeteaje, mantención del coste del transporte escolar integrado, entre otros) Se añade además, que se está revisando la planificación del transporte sanitario que, aun con sus especialidades, debería ser objeto de integración o coordinación con el modelo general de transportes, con el fin de que la Administración de la Comunidad pueda garantizar la cobertura y calidad de los servicios públicos de su competencia, con una gestión eficiente del gasto público. Es cuanto se informa por esta Dirección General en relación con la aprobación del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León “.

4.13 Inclusión en el sistema de intercambio electrónico de información previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (Plataforma GUM).

Con fecha 17 de enero de 2022 se incluyó en la Plataforma GUM el proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre. No se recibieron observaciones al respecto.

4.14 Informe de la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente.

Con fecha 9 de marzo de 2022 se ha emitido informe en relación con el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, al amparo de lo dispuesto en el artículo 4.2. b) de la Ley 6/2003, de 3 de abril, reguladora de la Asistencia Jurídica a la Comunidad de Castilla y León, y el artículo 3.3. b) del Decreto 17/1996, de 1 de febrero, de organización y funcionamiento de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Castilla y León.



Como consecuencia de dicho informe y, de acuerdo con lo señalado en el mismo, se han realizado una serie de cambios en el texto del proyecto de decreto de 25 de enero de 2022, y consecuentemente en la memoria de la misma fecha que fue remitida junto con el proyecto, a la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente para su informe:

1.- En la parte expositiva del proyecto de decreto dentro del bloque I, se ha recogido la expresión “tenga” en sustitución de “tengan”, en el párrafo que alude a “la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma y en el artículo 76.12º, la función ejecutiva sobre el transporte de viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado”, dado que al mencionarse únicamente el transporte de viajeros es más conveniente utilizar la tercera persona del singular “tenga” que la tercera persona del plural.

2.- Artículo 2. Contenido del mapa de ordenación de transportes. Al referirse las letras b) y c) a las determinaciones de planificación y las determinaciones de ordenación y coordinación, se sustituye la persona de conjugación utilizada y, se recoge “corresponden”, en lugar de “corresponde”.

3.- Artículo 5.3. A la vista del informe emitido por la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, y con la finalidad de proporcionar al mandato normativo más claridad y precisión, se da la siguiente redacción al apartado 3 del artículo 5: “Los criterios citados tienen, como regla general, 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.

Excepcionalmente, podrá la Administración apartarse de ellos, cuando razones de interés público así lo justifiquen en virtud de las particularidades de un determinado proyecto o plan. Dichas razones justificativas deberán incluirse en el instrumento jurídico de que se trate”.

4.- Disposición final primera. Entrada en vigor. A la vista del informe emitido por la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente se cambia la denominación de dicha disposición al haber una sola, y se denomina “única”.

4.15 Informe del Consejo Económico y Social.

Con fecha 25 de abril de 2022 el Consejo Económico y Social (CES), al amparo de lo dispuesto en el artículo 3.1 a) de la Ley 13/1990, de 28 de noviembre, del Consejo Económico y Social de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, en su redacción dada por la Ley 4/2013, de 19 de junio, por la que se modifica la organización y el funcionamiento de las Instituciones Propias de la Comunidad de Castilla y León, ha emitido informe en relación con el proyecto



de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León¹⁷.

El CES en su informe realiza una valoración favorable del texto normativo, planteando una serie de observaciones generales y particulares; como consecuencia de las cuales se han realizado una serie de cambios en el texto del proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León de fecha 15 de marzo de 2022, y consecuentemente en la memoria de esa misma fecha que fueron remitidos al CES para su informe.

Para ello, en relación con el apartado del informe “observaciones generales”, se ha realizado el siguiente análisis:

1º.- Determinaciones de planificación, que se corresponden con el Anexo II (dentro de la observación cuarta del informe).

El CES considera que con su actual redacción *“se puede plantear la duda respecto al carácter que tengan estas determinaciones de planificación, en cuanto a los planes de movilidad sostenible de transporte urbano del artículo 58 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, con independencia de que su definitiva aprobación corresponda al ayuntamiento responsable y, máxime cuando tales planes deben ser sometidos al informe vinculante de la consejería competente en materia de transportes cuando afecten a competencias de la Comunidad Autónoma*2.

Respecto a dicha observación se informa que las determinaciones de planificación a los planes de movilidad sostenible de transporte urbano no plantean vinculación alguna más allá de las que puedan derivarse de los criterios establecidos en el nuevo modelo de Gobernanza configurado en el apartado 2.5 del Anexo III. Así mismo, en este punto se matiza que los planes de movilidad urbanos no son competencia de la Comunidad Autónoma.

2º.- Determinaciones de ordenación y coordinación, que se corresponden con el anexo III (dentro de la observación cuarta del informe).

El CES solicita *“una mayor concreción en el propio proyecto de decreto en cuanto al alcance o razones para que la Administración pueda desvincularse de tales determinaciones del Anexo III en un concreto proyecto o plan y más allá de que las razones justificativas se hagan constar en el instrumento jurídico de que se trate”*.

Respecto a dicha observación se entiende adecuada la apreciación efectuada y, en la página 175 del Anexo III se establecen las razones para apartarse de las determinaciones vinculantes (por ejemplo, variación de la demanda potencial estimada, aparición de nuevos flujos de tráfico, ineficiencia medioambiental, entre otros).

¹⁷ Registro de entrada en la Oficina Departamental Fomento y MA y Agricultura, Ganadería y D.R. de fecha 25 de abril de 2022.



En dicha página se señala la posibilidad de desvincularse de las determinaciones de ordenación y coordinación en cuanto surjan hechos sobrevenidos que imposibiliten el desarrollo y ejecución de las actuaciones previstas y, provoquen cambios que afecten de tal manera que el dimensionamiento realizado no tuviera la entidad suficiente o tuviera demasiada entidad (por ejemplo, que como consecuencia de la Guerra de Ucrania (hecho sobrevenido), en alguna localidad se duplicara la población y que, ello conllevara una necesidad de transporte muy superior a la inicialmente planteada).

3º.- Documento de diagnóstico (Punto 4 del Anexo I se refiere a los “Datos del sector del transporte por carretera”).

El CES considera que *“el análisis y diagnóstico efectuados son demasiado escasos sobre todo si se comparan con los restantes puntos de este Anexo I y presenta un cierto desfase temporal, que se hace bastante evidente en algunos aspectos como en el punto 3.3 de nodos industriales. Especial mención cabe hacer a la total ausencia de datos referentes al tránsito de viajeros por carretera, máxime cuando nos encontramos ante un mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera y, sin embargo, sí se realiza una breve mención a la evolución del transporte de mercancías.”*

De acuerdo con esta observación, se completa en el punto 4 del Anexo I con otros datos del sector del transporte por carretera. En cuanto a la menor presencia de datos referentes al tránsito de viajeros se justifica en la escasa tecnificación que posee actualmente las empresas del sector del transporte de viajeros por carretera y que precisamente se trata de corregir con el nuevo modelo de movilidad que establece del Mapa de transportes. Esta escasa tecnificación hace inviable la posibilidad de disponer de información actualizada y detallada del uso que la ciudadanía realiza de los servicios de transporte y, por ese motivo, se utilizan los datos agregados o de trabajos de campo desarrollados y ejecutados.

4º.- Conclusiones que figuran tras el Anexo III (dentro de la observación undécima), el CES *“plantea la duda sobre su carácter, mientras que en el proyecto de decreto se especifica el carácter del Anexo I (artículo 3), Anexo II (artículo 4) y Anexo III 5 (artículo 5) nada dice expresamente acerca de estas conclusiones, que entendemos tendrían un carácter expositivo u orientativo”.*

En relación con esta observación, se confirma que efectivamente las conclusiones que figuran tras el Anexo III tienen carácter meramente recopilatorio y pedagógico a efectos de resumir el contenido del mapa de transportes en aras de una mejor comprensión de este.

Dentro del apartado del informe **“observaciones particulares”**, se ha realizado el siguiente análisis:

❖ **Observación particular primera:**

1º.- En relación con la movilidad sostenible como principio al que se vincula el Anexo II relativo a las “Determinaciones de planificación”, el CES entiende que la misma *debe*



*cohonestarse o tener muy en cuenta lo que al respecto se contiene en el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** que, dentro de sus 30 componentes dedica específicamente dos a este ámbito (Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, Componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada”).*

Respecto a dicha observación, se informa que sí se ha tenido muy en cuenta el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ya que se han declarado elegibles por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) para ser financiados por los fondos europeos NEXT GENERATION UE, una serie de proyectos que están incardinados tanto en el Componente 1 como en el Componente 6 del PRTR y sé que encuadran en última instancia en el proceso de reordenación y reestructuración del sistema de transporte público de viajeros que se está llevando a cabo:

- Sistema tecnológico ITS para el nuevo modelo de transporte: permitirá desplegar en Castilla y León un sistema de transporte público de viajeros por carretera eficiente, seguro, moderno y de calidad, adaptado a las necesidades de movilidad propias de esta Comunidad, mediante acciones como son la implantación de sistemas de pago electrónico avanzado, de ayuda a la explotación, de conducción eficiente, de transporte a la demanda, un sistema conectado con el ciudadano (webs, apps) , implantación de paradas inteligentes, de un Centro de Control para la gestión de todos los componentes anteriores y la conexión con sistemas externos y con el “Punto de Acceso Nacional” para configurar un sistema integrado Movilidad Pública Nacional sobre la bases de un sistema propio de Castilla y León.
- Implantación de un sistema ITS en el T. urbano y metropolitano de León y alfoz: El proyecto consiste en la transformación del transporte de la ciudad de León y su alfoz a través de la digitalización de diversos aspectos. Es un proyecto conjunto del Ayuntamiento de León y la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, que afecta a competencias municipales (transporte urbano) y autonómicas (transporte interurbano) y cuyo objeto final es la constitución de la Mancomunidad de Interés General (MIG) y la atribución de competencias en materia de transporte, de acuerdo con la legislación vigente. Se encuentran en contratación los pliegos que serán licitados en el último trimestre de 2022.
- Estaciones de autobuses de Ávila, Soria, Palencia: obras de reforma, modernización y digitalización (por ejemplo: sistema de gestión digital de llegadas y salidas, de ocupación de dársenas, de accesos y aparcamientos, ayuda a la explotación compañías que operan en la estación, megafonía y evacuación por voz, conteo de pasajeros, información al pasajero y facilitar espera y accesibilidad a los autobuses cerrando la zona de espera de las dársenas...)



- Intermodalidad entre las estaciones de autobuses y AVE León: mejorar el tránsito entre las dos estaciones que se sitúan a unos 300 metros de recorrido peatonal entre ambas, para ello se realizara un recorrido accesible, cubierto y confortable, se facilitara la identificación del tránsito intermodal e información al viajero durante el recorrido.
- Estaciones de autobuses de Soria y Ciudad Rodrigo: obras de rehabilitación sostenible.
- Subvenciones a empresas privadas para la transformación de flotas de transporte público de viajeros y mercancías menos contaminantes, así como para la digitalización.

2º El CES considera conveniente precisar los conceptos de “Área urbana” y de “Área periurbana” que se utilizan en uno de los objetivos genéricos del primer Eje Estratégico “Transporte comprometido con la ciudadanía”, en concreto, “Compromiso con la movilidad en las Áreas urbanas y periurbanas”. El CES entiende que estos conceptos *“requerirían de una interpretación con arreglo a las modalidades (unidades básicas de ordenación del territorio, áreas funcionales, etc.) de la citada Ley 7/2013”*.

De acuerdo con dicha observación, se eliminan los conceptos de áreas urbanas y periurbanas y se sustituyen por los de “Áreas Funcionales Estables” tal y como se recoge en la Ley 7/2013.

3º El CES “considera innecesaria la enumeración de los acuerdos alcanzados hasta ahora en el Consejo del Diálogo Social, que se efectúa más adelante en el Anexo III (...)”, y recomienda *“que se dedique su texto a contemplar la negociación en su seno de los “criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones”, materia sobre la que versa el criterio 2.6 del Anexo III, y, en especial, del contenido de las medidas relacionadas con la formación y la mejora de la cualificación de los trabajadores y con el mantenimiento de los puestos de trabajo, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, y en los convenios colectivos aplicables”*.

En este sentido se acepta la recomendación y se incorpora en el apartado b) del punto 2.6. “criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones del Anexo III, el siguiente texto en relación con el “Diálogo Social en materia de subrogación de trabajadores”:

“La Ley 8/2008, de 16 de octubre, para la creación del Consejo del Diálogo Social y regulación de la participación institucional, define este Consejo como el “máximo órgano de encuentro y participación institucional de los Agentes Económicos y Sociales y la Junta de Castilla y León, de carácter tripartito y adscrito a la Consejería competente en materia de ejecución de la legislación laboral” (artículo 1.1). Se establece, asimismo, que por Diálogo Social se



entiende, “a los efectos de esta ley, 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, conforme a lo regulado por los artículos 6 y 7.1 de la Ley Orgánica 11/1985, de 2 de agosto, de Libertad Sindical, y por la Disposición Adicional Sexta del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo” (artículo 1.2). No obstante, los procesos de diálogo social en Castilla y León resultan anteriores a su institucionalización por la Ley 8/2008, remontándose decenios atrás. Así, por ejemplo, la Junta de Castilla y León y los agentes económicos y sociales más representativos de la Comunidad suscribieron el 9 de noviembre de 2001 el Acuerdo para el impulso del Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León. Más recientemente, el 15 de febrero de 2018, se ha firmado el Acuerdo del Consejo del Diálogo Social de Castilla y León por el que se aprueba el compromiso por la calidad del empleo en la contratación de servicios de la Junta de Castilla y León.

Entre los asuntos que han de abordarse en el marco del Diálogo Social, destacan, con carácter general, los criterios aplicables al ámbito de los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones y, en concreto, los contenidos de las medidas relacionadas con la formación y la mejora de la cualificación de los trabajadores y el mantenimiento de los puestos de trabajo, así como con la estabilidad en el empleo a través de la subrogación, de conformidad con lo establecido en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, los convenios colectivos aplicables y los acuerdos suscritos en la materia por la Junta de Castilla y León y las organizaciones sindicales y empresariales, especialmente el Acuerdo de 30 de diciembre de 2021 de la Mesa de negociación constituida entre la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO de Castilla y León, Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo de UGT y la correspondiente organización empresarial.”

❖ **Observación particular segunda:**

1º El CES considera necesario “que se tengan en cuenta las diferentes posibilidades de poder aplicar nuevas tecnologías para el uso, reservas y pagos de transporte a la demanda, así como la interoperabilidad y la neutralidad tecnológica, dada la diversidad de la población a la que se dirige, primando criterios de accesibilidad universal”.

Dicha observación ya se ha analizado en la observación relacionada con la movilidad sostenible como principio al que se vincula el Anexo II relativo a las “Determinaciones de planificación”.

2º En relación con el criterio 2.1.4 del Anexo III “**Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte:**



- El CES considera que *“el criterio de proximidad geográfica debe tenerse en cuenta en el supuesto de que existan varios municipios que puedan considerarse como “de referencia” en una misma área funcional (...)”*

De acuerdo con esta consideración, se añade en este criterio 2.1.4 un nuevo estrato (Estrato 6), que englobaría otros posibles nuevos flujos de tráfico no considerados y que pudieran aparecer.

- En lo relativo a la conexión de nodos poblacionales entre sí con polos industriales consolidados, el CES *“considera conveniente una mejor redacción, posiblemente no refiriéndose al carácter de “consolidados de los polos industriales” ya que en su opinión puede producirse una contradicción, dado que “la finalidad de este criterio de conexión parece ser el fomento de la implantación de tejido industrial, lo que no se referiría propiamente a que los polos industriales estuvieran ya plenamente “consolidados”.*

De acuerdo con esta observación, se elimina el concepto de polos industriales “consolidados” dejando únicamente el concepto como “polos industriales” para no inducir a error.

- Dentro del estrato 4 llama la atención al CES que según el mapa ilustrativo de la página 216 del documento no se prevea la conexión directa entre las ciudades de Valladolid y Ávila, sin embargo, la ruta Ávila – Valladolid sí que está prevista dentro del nuevo mapa concesional, por lo que se procede a corregir dicho error tipográfico advertido por el CES.
- En relación con el Estrato 5: criterio de conexión con líneas de titularidad estatal y otros modos de transporte, el CES observa que apenas se contiene criterio alguno de conexión más allá de la declaración de este estrato.

En contestación a esta observación hay que decir que el criterio de conexión intermodal (ferroviario) o con líneas de autobuses de titularidad estatal, se concretará en los proyectos de explotación con arreglo a la adecuación de tráfico y horarios a los servicios ferroviarios y concesiones estatales.

3º En relación con el criterio 2.1.5 del Anexo III **“Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte”**, el CES considera necesario aclarar en el texto del Anexo en qué medida estos criterios podrían ser exceptuados por la Administración por razones de interés público de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5.3. del proyecto de decreto.

De acuerdo con dicha observación, ya se ha señalado anteriormente que se entiende adecuada la apreciación efectuada y, en la página 175 del Anexo III se establecen las razones para apartarse de las determinaciones vinculantes (por ejemplo, variación de la demanda



potencial estimada, aparición de nuevos flujos de tráfico, ineficiencia medioambiental, entre otros).

❖ **Observación particular tercera:**

El Consejo considera que es necesario que se aclare, para cada uno de los criterios recogidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4 y 2.5 del Anexo III, si es vinculante u orientativo, además de, en su caso, su excepcionalidad, habida cuenta de que tal y como apunta el CES, *“son la base para la configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad y se corresponden con los criterios contenidos en las letras b), c), d) y f) del artículo 5.2 del proyecto de decreto que ahora se informa, relativos al sistema económico financiero de los servicios, el contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones, el sistema tarifario y al modelo de gobernanza del transporte”*

En respuesta a esta observación hay que decir que sí que se recoge expresamente el carácter (vinculante u orientativo) para cada uno de los criterios recogidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4 y 2.5 del Anexo III:

- Punto 2.2. Criterios relativos al sistema económico financiero de los servicios: se dice expresamente en el texto del Anexo III que tienen carácter vinculante (página 235).
- Punto 2.3. Criterios relativos al contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones: se dice expresamente en el texto del Anexo III que tienen carácter vinculante (página 238).
- Punto 2.4. Criterios relativos al sistema tarifario: se dice expresamente en el texto del Anexo III que tienen carácter vinculante (página 240).
- Punto 2.5. Criterios relativos al modelo de gobernanza del transporte: se dice expresamente en el texto del Anexo III que *“La creación de una nueva gobernanza del transporte público es un criterio vinculante en relación con los aspectos referentes al sistema de participación pública activa y orientativo en relación con las diferentes formas en desde el punto de vista organizativo pueda ser configurado”* (página 246).

En cuanto a la justificación de la excepcionalidad a la hora de que la Administración se aparte del carácter vinculante, como ya se ha dicho, en la página 175 del Anexo III se establecen las razones para apartarse de estos criterios (variación de la demanda potencial estimada, aparición de nuevos flujos de tráfico, ineficiencia medioambiental, etc...).

❖ **Observación particular cuarta:**



El CES considera conveniente *“aclarar expresamente el carácter orientativo o vinculante de los criterios recogidos en los puntos 2.6, 2.7, 2.8 del Anexo III”* así como en su caso la posibilidad excepcional de la Administración de apartarse de los criterios que tengan el carácter de vinculante.

En respuesta a esta observación hay que decir que sí que se recoge expresamente el carácter (vinculante u orientativo) para cada uno de los criterios recogidos en los puntos 2.6, 2.7, 2.4 y 2.8 del Anexo III:

- Punto 2.6. Criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones: se dice expresamente en el texto del Anexo III que tienen carácter vinculante (página 253).
- Punto 2.7. Criterios relativos a la sostenibilidad ambiental del sistema: se dice expresamente en el texto del Anexo III que tienen carácter orientativo (página 258).
- Punto 2.8. Criterios relativos a las normas de calidad: se dice expresamente en el texto del Anexo III que tienen carácter vinculante (página 269).

En cuanto a la justificación de la excepcionalidad a la hora de que la Administración se aparte del carácter vinculante, como ya se ha dicho, en la página 175 del Anexo III se establecen las razones para apartarse de estos criterios (variación de la demanda potencial estimada, aparición de nuevos flujos de tráfico, ineficiencia medioambiental, etc....).

❖ Observación particular quinta:

El CES quiere destacar que el retraso en la planificación temporal prevista en el apartado 2.9 del Anexo III puede afectar al cumplimiento del resto de hitos previstos, y por lo tanto a la puesta en servicio del nuevo sistema de transportes, por lo que *“entiende necesario que se agilicen al máximo los trámites necesarios, entre ellos la aprobación del decreto que ahora se informa.”*

Respecto de esta observación hay que decir que la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, optó por la tramitación del Mapa de Ordenación de Transporte con el rango normativo de decreto de la Junta de Castilla y León. En cualquier caso, este instrumento jurídico es reflejo del consenso que ha presidido todo el proceso de implantación del nuevo modelo de movilidad, que, además, dado su naturaleza jurídica, garantiza el rango normativo y su pervivencia en el tiempo como proyecto de Comunidad. Sin duda, esto ha supuesto un mayor tiempo en su tramitación, con una memoria económica detallada y compleja, pero también se ha conseguido una mayor participación pública y social en su aprobación.



Otras administraciones han optado por instrumentos jurídicos de tramitación más sencilla que un decreto para regular su política de movilidad (planes...), sin embargo, han sido declarados nulos por los Tribunales de justicia al considerar que no son el instrumento jurídico adecuado para regular esta materia puesto que deben tener rango de norma y no de acto administrativo.

Tampoco debe olvidarse el impacto en la tramitación de circunstancias tan extraordinarias como la crisis sanitaria originada por la COVID-19 con la declaración del estado de alarma y la suspensión de plazos administrativos, que determinó la paralización de la tramitación del proyecto de decreto en el momento que se iba a proceder al trámite de información pública. No obstante, durante los meses siguientes, los trabajos se dirigieron al mantenimiento de la oferta de servicios y del tejido empresarial del sector. Además, la situación económica de las empresas no hubiera permitido una licitación pública durante los años 2020 y 2021, incluso en el caso de haberse aprobado el Mapa de Ordenación del transporte y los proyectos de explotación.

4.16 Dictamen del Consejo Consultivo de Castilla y León

Con fecha 6 de julio de 2022 se ha emitido el dictamen del Consejo Consultivo de Castilla y León, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 1/2002, de 9 de abril, reguladora del consejo Consultivo de Castilla y León.

1.- De acuerdo con la observación realizada en relación con la memoria relativa a la evaluación del impacto en la familia se realiza el siguiente cambio en el texto:

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, añadida por la disposición final quinta, tres, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, que establece que “las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”, se constata que una adecuada planificación del transporte público tiene un impacto positivo en la familia, por cuanto facilita el acceso independiente y autónomo en sus miembros, incluso de aquellos que no dispongan de medios propios, a los servicios, el empleo o el ocio”.

2.- En relación con la observación relativa al procedimiento de elaboración del proyecto de decreto acerca de la necesidad de incorporar al expediente la justificación del trámite previsto en el artículo 7, apartado c), de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno, se señala que en cumplimiento a dicho trámite se encuentra publicado en el apartado de huella normativa del portal de transparencia las distintas fases del presente proyecto de decreto con la finalidad de dar la máxima divulgación a la documentación y contenidos que se generan en el proceso de tramitación de las normas de obligado cumplimiento; por último, en cuanto



al cumplimiento de lo dispuesto en el apartado d) , el mismo se hará efectivo una vez aprobada la norma.

3.- En relación con las observaciones realizadas al preámbulo del proyecto de decreto y, de acuerdo con lo indicado por el Consejo Consultivo, se incluye en dicho preámbulo, así como en la memoria, la justificación relativa a los principios de eficiencia, accesibilidad y responsabilidad, en aras a completar la adecuación del proyecto de decreto a los principios de buena regulación exigidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Por otro lado, de acuerdo con lo indicado por el Consejo Consultivo se actualizan, tanto en el preámbulo del proyecto de decreto como en los anexos, las referencias a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente en consonancia con el Decreto 10/2022, de 5 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital, ya que se atribuye a dicha Consejería la competencia de promover y dirigir la política en materia de transporte de viajeros en la Comunidad de Castilla y León.

4.- En relación con las observaciones a la parte dispositiva en relación con los artículos 3- documento de diagnóstico-, 4.- determinaciones de planificación, y 5.- Determinaciones de ordenación y coordinación, considera que la redacción del artículo 5.3 del proyecto de decreto continúa siendo demasiado indeterminada, al no indicar qué tipo de instrumentos jurídicos, normativos o de mero planeamiento, permitan a la administración desvincularse del carácter vinculante de la determinaciones de ordenación y coordinación.

Al respecto debe advertirse que tal observación pertenece al ámbito de la potestad de modificación (“ius variandi”), que permite a la Administración variar el contenido del contrato por razones de interés público debido a necesidades nuevas o causas imprevistas. La finalidad de esta potestad resulta clara, la Administración, como gestora de los intereses públicos vinculados a la ejecución del contrato administrativo, no puede venir obligada por el pacto celebrado si ello va en perjuicio precisamente del interés público que se pretendía satisfacer con la ejecución del contrato en los términos pactados. Por tanto, el “ius variandi” permite a la Administración modificar el proyecto por dificultades técnicas imprevistas o por resultar más conveniente lo modificado o reformado. En definitiva, lo previsto en el párrafo segundo del artículo 5.3 no deja de ser una facultad inherente al propio órgano administrativo de contratación por la que podrá modificar durante su vigencia cuando se dé alguno de los supuestos previstos en la ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, y, en consecuencia, fijar esas razones en el propio proyecto de decreto no supondría más que reproducir lo ya previamente establecido en la normativa contractual.

En relación con la observación realizada por el Consejo Consulto relativa a la previsión de actualización del mapa de ordenación del transporte, no se contempla previsión ni habilitación alguna, dado lo establecido en el artículo 5.2 de la Ley 9/2018., de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, *“la consejería competente en materia de transportes se encargará de la periódica actualización del mapa de ordenación del transporte..”*, en cuanto a la habilitación; y en cuanto a la previsiones,



habría que estar a los plazos del artículo 4 del del REGLAMENTO (CE) nº 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo : *“La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar y.....” “En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original si el operador de servicio público aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos. Si estuviese justificado por los costes que se derivan de una situación geográfica particular, la duración de los contratos de servicio público especificados en el apartado 3 en las regiones ultraperiféricas podrá prorrogarse en un porcentaje máximo del 50 %”.*

5.- En relación con la observación realizada por el Consejo Consultivo respecto de la potencialidad de algunas determinaciones del anexo III (página 189 y 194), se revisan dichos textos y se potencia el carácter imperativo en su redacción.

En relación con la observación realizada por el Consejo Consultivo constatando cierta desconexión en algunas previsiones (por ejemplo, la existente en la página 178 y la página 282), se revisa todo el texto y se corrige tal desconexión, confirmando que el modelo de división en lotes tiene carácter orientativo.

6.- En relación con la observación del Consejo Consultivo referida a la Disposición Final Única. -entrada en vigor-, acerca la *vacatio legis*, se considera conveniente el mantener dicha disposición, dada la rigurosa y amplia transparencia, publicidad activa y acceso a la información pública que en el procedimiento de elaboración del proyecto de decreto se ha desarrollado.

A mayor abundamiento, los anteproyectos de explotación se someterán a información pública para conseguir la mayor participación por parte de la ciudadanía, los agentes económicos y sociales, las asociaciones y federaciones, así como de entidades locales y otros entes públicos.

7.- En cuanto a las recomendaciones sobre el contenido de los anexos se actualizan, a fecha 1/01/2021, los datos, tanto demográficos como económicos, de servicios públicos o de vehículos matriculados o tráfico de los diferentes modos de transporte, y se revisan otros, al objeto de eliminar disparidades.

Se suprime la referencia al proyecto de ley por el que se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de ordenación, servicios y gobierno del territorio de Castilla y León al haber decaído tras la disolución de las Cortes por la convocatoria de las elecciones autonómicas pasadas.



EVALUACIÓN DEL IMPACTO PRESUPUESTARIO Y ECONÓMICO

1. IMPACTO PRESUPUESTARIO SOBRE LOS PRESUPUESTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

1.1. Consideraciones previas e introducción.

La aprobación del Mapa de ordenación del transporte de viajeros conllevará una serie de ventajas en relación con el actual sistema de transporte público que, aunque ya se han señalado con anterioridad, se analizarán, ahora, en cuanto al posible impacto económico que las mismas puedan tener sobre los presupuestos de la Comunidad Autónoma.

Conviene señalar que serán los pliegos de la correspondiente licitación y, sobre todo, las ofertas que presenten los diferentes licitadores, los que marquen la repercusión económica definitiva sobre los presupuestos de la Comunidad Autónoma, pues en muchos casos, la previsión de posibles bajas económicas, sobre las licitaciones, marcarán el precio final al que se sujetarán los diferentes contratos.

Junto con la observación anterior, habría que señalar que, una vez aprobado el Mapa de ordenación de servicios, se presentarán los anteproyectos de explotación de cada una de las concesiones previstas. Estos anteproyectos de explotación, que ya contendrán el impacto económico previsto en función de las características específicas de cada uno de dichos contratos (número de expediciones, número de rutas, calendario, etc.), serán sometidos a información pública y, en su tramitación pública las posibles alegaciones presentadas podrán ser tenidas en consideración, lo que podría implicar una modificación en la cuantía económica prevista para cada uno de ellos. No obstante, también se ha tenido en cuenta el posible impacto económico que este aspecto podría tener sobre el presupuesto global del proyecto.

Señalado lo anterior, en este momento de tramitación se tratará de acotar, a grandes rasgos, cuáles son las previsiones de costes o costes máximos a los que se enfrentará la administración autonómica en las licitaciones previstas.

1.2. Valoración del impacto presupuestario con la aprobación del mapa de ordenación del transporte.

A continuación, se van a ir señalando los principales aspectos diferenciadores del Mapa de ordenación del transporte y se procederá a la valoración económica de manera individualizada de cada uno de estos aspectos.

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

- 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 €.

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

TABLA 1: MUNICIPIOS Y LOCALIDADES TRANSPORTE PÚBLICO	
Nº Municipios atendidos sistema actual (año 2019)	2.208
Nº Municipios atendidos sistema propuesto (año 2019)	2.248
Nº Localidades atendidas sistema actual	5.115
Nº Localidades atendidas sistema propuesto	6.284

- Se producirá una **optimización del modelo de transportes**, mediante el impulso de varios aspectos:
 - **Incremento** de la **eficiencia** del sistema. El nuevo Mapa de transporte potenciará el transporte a la demanda, como sistema de transporte preferente y predominante en aquellas partes del territorio cuyas características demográficas y territoriales así lo determinen. El pasar de un sistema de transporte presencial a un sistema de transporte a la demanda provocará diferentes efectos positivos sobre el territorio de la comunidad autónoma (además de los evidentes de reducción de contaminación atmosférica y contaminación visual – al dejar de ver que haya autobuses vacíos circulando por la Comunidad Autónoma sin pasajeros), puesto que otorgará a la ciudadanía de un gran número de expediciones adicionales **sin ningún coste**, puesto que estas rutas ya prestan servicio en la actualidad. 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.



- **Incremento de la oferta de transporte:** expediciones y conectividad. El incremento de la oferta de transporte se producirá mediante dos vías:
 - La creación de un mayor número de rutas de transporte de prestación conjunta. Estas rutas, cuya prestación es obligatoria para poder llevar a los escolares a sus diferentes centros educativos, dotarán al sistema, mediante la opción de reserva de las plazas sobrantes de cada uno de los vehículos, de una mayor oferta de transporte sin necesidad de tener que incrementar económicamente la dotación presupuestaria de la Comunidad Autónoma. La creación de nuevas concesiones posibilitaría el incrementar exponencialmente el número de rutas integradas (que en la actualidad supera las 850), a más del doble (se prevé que en el nuevo sistema de transporte haya casi 1.800 rutas integradas).

TABLA 2: RUTAS INTEGRADAS ¹⁸	
Nº Rutas integradas sistema actual (año 2019)	857
Nº Rutas integradas sistema propuesto	1.772

- Incremento de la **modernización y flexibilización** en el actual sistema concesional de la Comunidad. Para ello se prevé la realización de actuaciones como las que se detallan a continuación:
 - **Aumentar la concentración**, diseñando concesiones de mayor tamaño, y pliegos de condiciones que incentiven el asociacionismo o agrupación de empresas. El reducir la atomización del modelo actual mediante la puesta en marcha de nuevos contratos de mayor volumen y gestionados de manera más eficiente conllevarán una mejor prestación de los servicios de transporte. Esta eficiencia no tendría impacto económico directo sobre los presupuestos de la Comunidad.

¹⁸ Fuente: Elaboración propia en función de la previsión de servicios



- **Tecnificar el servicio** y la explotación (Sistemas de control de Oferta y Demanda en tiempo real, Sistemas de información...). Este aspecto sí que tendrá un impacto económico inmediato, sobre los presupuestos comunitarios. La tecnificación de los servicios de transporte se basará en varios aspectos, tanto en el equipamiento solicitado a los concesionarios de los servicios de transporte para que puedan adherirse al nuevo sistema de transporte de la Comunidad Autónoma, como para la propia administración autonómica, que deberá disponer de tecnología específica para poder ejercer el control de oferta y demanda adecuados:
 - Equipamiento solicitado a los contratistas de los servicios de transporte. En los pliegos de condiciones de los diferentes contratos de las nuevas concesiones de transporte se valorarán determinadas características que los contratistas podrán incluir en sus propuestas. Algunos de estos requerimientos ya se han esbozado (inclusión de tecnología para la localización de los vehículos en todo momento – SAE – Sistema de Ayuda a la Explotación o sistemas de ticketing adaptados a los tiempos – SiEP – Sistema Electrónico de Pago con inclusión de opciones de pago a través de teléfonos móviles, códigos QR, pago a través de EMV, etc.), aunque serán los pliegos de condiciones los que concretarán específicamente cuál o cuáles de estos requerimientos son finalmente obligatorios a incluir en las propuestas de los diferentes licitadores, y cuáles opcionales.

Estos Sistemas Inteligentes de Transporte se adaptarán a las necesidades reales de las potenciales personas usuarias de la red de transporte público, y significarán en la práctica una mejora importante en cuanto al horario y calendario de atención al ciudadano sobre la realidad actual.

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 ¹⁹ de euros anuales (lo que daría una cifra aproximada de unos **61,6 millones de euros** en la vida prevista de las concesiones –

¹⁹ El coste de implantación de la tecnología embarcada (equipamiento billeteaje y SAE), junto con el equipamiento para el control de los vehículos de las flotas de cada operador, tendrá un coste aproximado de unos 10.000 € / vehículo (prorrateando todos los costes asociados) y se prevé que haya unos 3.000 vehículos operando en el sistema en el nuevo mapa. Asimismo, cada año requerirá de un mantenimiento de ese equipamiento embarcado para asegurar su correcto funcionamiento. Este mantenimiento se cuantifica en aproximadamente 38.500 € por año y concesión de transporte.



10 años).

TABLA 3: ESTIMACIÓN COSTE SUMINISTRO TECNOLÓGICO ²⁰			
OPERADORES DE TRANSPORTE (GASTOS DE INVERSIÓN)			
Equipamiento embarcado (SAE y billeteaje) y Centros de Control de SAE y billeteaje	385.000 € / contrato	Hardware y software SAE	230.000 €
		Hardware y software billeteaje	155.000 €
OPERADORES DE TRANSPORTE (GASTOS DE OPERATIVA Y MANTENIMIENTO)			
Mantenimiento del equipamiento y los Centros de Control	38.500 € / contrato y año	Vigencia de los contratos – 10 años	385.000 € / contrato (total vida contrato)

- Equipamiento para la administración autonómica. La Junta de Castilla y León deberá contar, para controlar la operativa de funcionamiento del nuevo sistema de transporte, con varios equipamientos que permitan ejercer plenamente las funciones de control y seguimiento necesarias para una red tan compleja y amplia como la que se quiere operar. Estos equipamientos serían los siguientes:
 - Centro de Control del SAE. Este centro, que servirá para el control local y la gestión de la explotación de los servicios (de todas y cada una de las diferentes concesiones de transporte que sean objeto de licitación), deberá contar con la infraestructura hardware y el software necesario, así como las comunicaciones y servicios de mantenimiento adecuados para asegurar y garantizar el correcto funcionamiento del sistema (asegurar la no ruptura en la prestación del servicio, almacenamiento y control de la información con las suficientes garantías, transmisiones de información adecuadas entre los diferentes agentes intervinientes en el sistema, adecuación a los protocolos de actuación que la Junta de Castilla y León requiere en sus sistemas, etc.).

²⁰ Costes estimados en función de la previsión de concesiones, rutas y servicios previstos en el año 2019. Los costes desagregados por concesión suponen un cálculo medio pues variarán en función del número de vehículos que tenga finalmente cada concesión en la licitación.



- Centro de Control del Billetaje. Al igual que para el control del SAE, deberá dotarse a la administración autonómica de un centro de control local para la gestión del billetaje de los servicios de transporte (de todas y cada una de las diferentes concesiones de transporte que sean objeto de licitación) que también deberá contar igualmente con el hardware y software específico, así como las comunicaciones y servicios de mantenimiento adecuados para certificar y garantizar el correcto funcionamiento del sistema (asegurar la no ruptura en la prestación del servicio, almacenamiento y control de la información con las suficientes garantías, transmisiones de información adecuadas entre los diferentes agentes intervinientes en el sistema, adecuación a los protocolos de actuación que la Junta de Castilla y León requiere en sus sistemas, etc.).

La cuantía económica se calcula y cuantifica en unos 2 millones ²¹ de euros anuales (lo que daría una cifra de unos **20 millones de euros** en la vida prevista de las concesiones – **10 años**).

TABLA 4: ESTIMACIÓN COSTE SUMINISTRO TECNOLÓGICO ²²			
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN (GASTOS DE INVERSIÓN)			
Centro de Control de SAE y billetaje	3.500.000 €	Hardware y software SAE	1.400.000 €
		Hardware y software billetaje	1.050.000 €
		Software integración operadores, configuración sistema, infraestructura, software malus / bonus	1.050.000
JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN (GASTOS DE OPERATIVA Y MANTENIMIENTO)			
Personal operador plataforma y mantenimiento sistema	1.650.000 € / año	Vigencia de las concesiones – 10 años	16.500.000 (total vida contrato)

²¹ El equipamiento requerido para el funcionamiento de los Centros de Control para la Junta de Castilla y León (hardware y software) tanto del SAE como del billetaje tendría un coste aproximado de 3,5 millones de euros. Asimismo, cada año requerirá de un mantenimiento de todo este equipamiento junto con una operativa para la gestión propia de los servicios (personal encargado de la operativa del sistema), todo ello para asegurar su correcto funcionamiento. Esta operativa y mantenimientos anuales se cuantifica en aproximadamente 1,65 millones de € anuales.

²² Costes estimados en función de la previsión de concesiones, rutas y servicios previstos en el año 2019.



— 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.

— Adaptación a la **nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte**.

- Las Áreas funcionales estables definidas según *DECRETO-LEY 2/2014, de 25 de septiembre, por el que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León*, publicado en el BOCYL el viernes 26 de septiembre de 2014 declara cuáles son las Áreas Funcionales Estables de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, a saber:

TABLA 5: ÁREAS FUNCIONALES ESTABLES	
Denominación Área Funcional Estable	Número Municipios
Ávila	25 municipios
Burgos	33 municipios
Aranda de Duero	24 municipios
Miranda de Ebro	8 municipios
León	16 municipio
Ponferrada	16 municipios
Palencia	20 municipios
Salamanca	24 municipios
Segovia	27 municipios
Soria	15 municipios
Valladolid	25 municipios
Medina del Campo	21 municipios
Zamora	28 municipios
Benavente	21 municipios

Estas Áreas Funcionales estables tendrán un tratamiento diferenciado en relación al resto de servicios de transporte, prevaleciendo como forma de



gestión el transporte regular frente al transporte a la demanda, preponderante en el resto de las conexiones entre municipios.

- La coordinación con los servicios de transporte se llevará a cabo de manera funcional (creación específica de transporte en aquellas áreas funcionales estables en las que el tamaño y población residentes aconsejen esta especificidad, bajo de la modalidad de transporte metropolitano) o de manera operacional (refuerzo del transporte o de otras condiciones de explotación, condiciones especiales tarifarias, etc.).

Esta adaptación llevará aparejado un coste para la administración autonómica pues se prevé la creación de nuevas relaciones de tráfico, ahora inexistentes, así como la asunción de todos aquellos costes que en la actualidad están soportando los municipios metropolitanos y que, tras la adjudicación de los nuevos contratos, serán asumidos por la administración autonómica. La estimación de coste por esta partida supone unos 20.000.000 € durante toda la vida útil de las nuevas concesiones.

TABLA 6: ESTIMACIÓN COSTE ADAPTACIÓN ESPACIOS FUNCIONALES ²³			
Adaptación Áreas Funcionales estables en Castilla y León	2.500.000 € / año	Asunción déficit de explotación actualmente asumido por municipios en las áreas funcionales	2.000.000 € / año
		Adaptación áreas funcionales	500.000 € / año

- La coordinación con la red de transporte ferroviaria y de viajeros por carretera de titularidad estatal requerirá de acuerdos entre las diferentes administraciones. Estos acuerdos podrán o no llevar aparejados costes asociados. A priori no habría ningún coste previsto, asociado a esta coordinación en el nuevo mapa de servicios.

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

- **Plazos de amortización de las concesiones.** Toda la inversión que se lleve a cabo deberá ser objeto de aplicación de un plan de amortización para que no sea asumida por completo en el primer año de funcionamiento de las nuevas concesiones. Este plan de amortización minimizará la cuantía económica a satisfacer por la compra de los nuevos vehículos.

²³ Costes estimados en función de la previsión de concesiones, rutas y servicios previstos en el año 2019.



- **Asunción por parte de la administración de los costes asociados a la monetización y el SAE.** Tal y como se ha detallado anteriormente, la administración autonómica contemplará en las diferentes licitaciones los costes de inversión del equipamiento embarcado.
- **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 estos 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.

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

1.3. Resumen del impacto presupuestario previsto del nuevo mapa de servicios.

A continuación, se resumen los principales aspectos relacionados con los gastos e ingresos públicos a tener en cuenta en el nuevo Mapa de servicios y su correspondencia en relación al coste presupuestario actual para ver la previsión y el impacto esperado con la puesta en marcha del mismo.

En la partida de costes se han incluido los costes de inversión por equipamiento embarcado que serán una partida más a considerar en los proyectos de explotación de las nuevas concesiones y, por consiguiente, en los concursos de las nuevas licitaciones.

Estos costes se presentan prorrateados a lo largo de la vida útil de las concesiones, de tal manera que el impacto presupuestario sea menor para el primer año de las licitaciones.

Todo este equipamiento, puesto a disposición de los operadores, requerirá de un mantenimiento y de una dedicación de personal destinado a su correcta ejecución. Estos costes de operativa y mantenimiento tanto del equipamiento embarcado como de los Centros de Control de los operadores también se presentan con unos costes anuales para la vigencia total de la vida prevista de las nuevas concesiones.



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 ²⁴	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) ²⁵	3.000.000 € / AÑO
		Aportación Consejería Fomento y Medio Ambiente (mejoras contempladas en el nuevo modelo y 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	72.260.000 € / AÑO

²⁴ Los operadores actuales, en muchos casos no tienen equipamiento embarcado, ni Centros de Control de billeteaje y prácticamente ningún operador dispone de SAE.

²⁵ Año 2011



El equipamiento necesario para el control de la monética y el SAE de las nuevas concesiones deberá ser contratado por la administración autonómica en un contrato separado e independiente del resto de concursos.

Este concurso permitirá disponer del control de los movimientos de los vehículos de las diferentes concesiones y permitirá administrar determinados pluses (bonus – bonificaciones para los operadores en caso de que cumplan con la eficiencia y características predeterminadas los servicios de los que son prestatarios o malus – penalidades para los operadores en caso de que no cumplan con los criterios de eficiencia predeterminados).

No obstante, estas características vendrán definidas en los pliegos de las licitaciones.

TABLA 8: COSTES INVERSIÓN CENTRO DE CONTROL JCYL			
SISTEMA ACTUAL		NUEVO MAPA	
Centro de Control de SAE y billeteaje central (JCyL)	NO HAY	Centro de Control de SAE	1.400.000 €
		Centro de Control de Billeteaje	1.050.000 €
		Control malus / bonus	175.000 €
		Infraestructura sistema, configuración, puesta en marcha y soporte para integración con operadores	875.000 €
TOTAL COSTES ACTUALES	0 €	TOTAL COSTES CENTRO DE CONTROL	3.500.000 €

Los costes de operativa y mantenimiento de los diferentes Centros de Control con que contará la administración autonómica, deberán contar con el personal debidamente formado para poder ejecutar con eficiencia las tareas encomendadas.

Asimismo, el sistema en su conjunto, como conjunto de herramientas de hardware / software, requieren de un mantenimiento para asegurar su operativa durante la vida útil del proyecto.

TABLA 9: COSTES OPERATIVA Y MANTENIMIENTO CENTRO DE CONTROL			
SISTEMA ACTUAL		NUEVO MAPA	
Personal operador plataforma y mantenimiento sistema centro de control	NO HAY	Personal operador plataforma y mantenimiento sistema centro de control	1.650.000 € / AÑO
TOTAL COSTES ACTUALES	0 €	TOTAL COSTES VIGENCIA MAPA²⁶	1.650.000 € / AÑO

²⁶ Considerando el plazo de amortización igual que el resto de condiciones de las concesiones (10 años)



1.4. Memoria económica del proyecto de decreto por el que se aprueba el Mapa de Ordenación del transporte público de Viajeros por carretera en Castilla y León (ver Anexo adjuntado).

2. IMPACTO SOBRE LOS PRESUPUESTOS MUNICIPALES

En cuanto a la evaluación del impacto presupuestario en lo relativo a los presupuestos municipales²⁷, hay que decir que el proyecto de decreto no incide en las competencias municipales ya que el transporte interurbano es competencia de la Comunidad Autónoma; por lo tanto, no supone para los entes locales variaciones de gasto, ni afecta a las competencias exclusivas municipales en relación a los transportes públicos de viajeros de naturaleza urbana, en relación con la intervención en el precio del transporte y la potestad tarifaria, sin que en ningún caso el articulado del decreto afecte a aspectos relativos a ambas materias. En consecuencia, no se produce afección sobre el presupuesto municipal ni produce efectos financieros sobre las entidades locales. Cabe señalar que, como consecuencia de la integración de los servicios del transporte público regular interurbano de viajeros bajo una misma unidad de gestión y la concentración de los procedimientos de licitación, la Junta de Castilla y León asume las aportaciones de los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales del actual sistema por la mejora de los servicios de transporte.

3. IMPACTO ECONÓMICO SOBRE LA COMPETENCIA Y COMPETITIVIDAD

3.1. Impacto sobre las PYMES.

Las PYMES en Castilla y León son uno de los principales motores del crecimiento y competitividad en la Comunidad Autónoma.

La Comisión Europea señala que una empresa es una entidad, independientemente de su forma jurídica. Este aspecto determina que la consideración de PYME venga determinada por otros aspectos diferentes que la consideración o forma jurídica de constitución de una empresa.

En concreto se consideran tres aspectos como los más relevantes a la hora de catalogar una empresa como PYME, que serían, la plantilla que la compone, su volumen de negocios y el balance.

Esta catalogación no tiene que ser cumplida en su totalidad, sino por la categoría en la que se pueda ver encuadrada una empresa de entre la siguiente terna de opciones:

- **Microempresa.** Aquella empresa con hasta 10 trabajadores en su plantilla y su volumen de negocio o balance anual no supera los 2 millones de euros.
- **Pequeña empresa.** Aquella empresa que cuenta con hasta 50 trabajadores en su plantilla y su volumen de negocio o balance anual no supera los 10 millones de euros.

²⁷ Artículo 25.2 m) de la Ley de Bases de Régimen Local: El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: m) ...Transporte colectivo urbano.



- **Mediana empresa.** Aquella empresa que cuenta con hasta 250 trabajadores en su plantilla y su volumen de negocio no supera los 50 millones de euros o su balance anual no supera los 43 millones de euros.

Para el cómputo de la plantilla se debe contabilizar a todo el personal que trabaja en la misma, sea cual sea su tipología de contrato (tiempo completo, parcial, de temporada, etc.), incluido el personal directivo o socios de estas. En este cómputo no se tiene en consideración al personal en formación, ni en los permisos por maternidad /paternidad o parentales. Todos ellos contabilizarán como una unidad temporal (personal a tiempo completo que trabajó durante todo el año) o por la fracción correspondiente (personal a tiempo parcial, por ejemplo).

Sí nos atenemos al número de empresas que hay en la Comunidad Autónoma, según el DIRCE (Directorio Central de Empresas), a 1 de enero de 2018 había un total de 161.986 empresas en la Comunidad Autónoma.

De todas esas empresas, con menos de 10 empleados habría 155.663 empresas.

Entre 10 y 50 empleados habría 5.465 empresas.

Con entre 50 y 250 empleados habría algo más de 700 empresas.

Esta distinción, sin atender al volumen de negocios o balance de las empresas indica claramente el predominio de la existencia de PYMES en Castilla y León.

Este predominio se hace más patente si cabe en el sector del transporte público de viajeros. Prácticamente la totalidad de empresas del sector se podrían catalogar como PYMES.

Por ello se han previsto una serie de actuaciones:

- Subrogación laboral pactada con los agentes sociales.
- Selección de fórmulas de contratación que puedan ser cumplidas por el sector.

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

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

Asimismo, a las propias empresas operadoras en el sector se les facilitarán diferentes opciones que les permitan concurrir en igualdad de condiciones, respetando las leyes de contratación, que otros operadores de transporte que actualmente no prestan servicio en la Comunidad Autónoma.



En el sistema actual, el número tan elevado de empresas (más de 250 empresas) provoca una atomización enorme que pone trabas a determinadas mejoras que son necesarias acometer (modernización, aprovechamiento de sinergias, etc.). El nuevo mapa de servicios reducirá el número de empresas que operan en el sector, sí bien, no quiere decir que vayan a desaparecer, sino que deberán buscar fórmulas alternativas (asociacionismo, ute, agrupación empresarial), de manera que puedan optar a continuar siendo operadores de transporte.

Castilla y León es de momento la única Comunidad que ha regulado de manera expresa y concreta la posibilidad de subcontratar en el transporte de viajeros por carretera, en la idea de que la subcontratación puede ser una herramienta adicional a la promoción de las ofertas conjuntas, en casos como en zonas rurales donde pueda haber pymes ya asentadas que no quieran ir a un contrato mayor, y a su vez a la contratista principal le salga más rentable subcontratar determinados servicios en zonas de difícil acceso. En este sentido, la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, en su artículo 35 hace referencia a la subcontratación, dentro de las condiciones de explotación del transporte interurbano.

“Artículo 35. Subcontratación.

- 1. La subcontratación en los contratos objeto de la presente ley se realizará según lo previsto en la legislación de contratación administrativa aplicable.*
- 2. A los efectos previstos en el apartado anterior, y de acuerdo con la normativa europea, la consejería competente en materia de transportes podrá establecer un volumen máximo de vehículos-kilómetro a subcontratar en cada contrato, no pudiendo superar el 30% del total de los vehículos-kilómetro a prestar anualmente en el mismo. En todo caso, los pliegos de contratación determinarán si es necesaria la subcontratación y establecerán las condiciones y modalidades de su aplicación. Así mismo, se optará preferentemente por la diversificación en lotes del objeto contractual, debiendo justificar la no división del contrato en lotes.”*

3.2. Impacto sobre el empleo.

Ya se ha señalado en el punto anterior que la incidencia en las PYMES va directamente relacionada con el empleo en el sector. En la actualidad, si tenemos en cuenta el número de autobuses adscritos a las diversas concesiones que se dedican al transporte interurbano de viajeros en Castilla y León, el número de empleos que generan de manera directa es de aproximadamente, unos 3.000, y de forma indirecta, aproximadamente, otros 1.000.

Uno de los objetivos del nuevo mapa de servicios sería el mantenimiento del nivel de empleo, puesto que es una de las principales preocupaciones de la Comunidad Autónoma el no perder puestos de trabajo en ningún sector, y, por supuesto, en uno tan estratégico e integrador como es el transporte de viajeros menos si cabe. Es necesario garantizar los derechos de los trabajadores de las actuales empresas mediante la subrogación y a través de una mayor intervención de los agentes sociales y económicos en el marco del Diálogo



Social, como factor clave de estabilidad laboral, económica y social y seña de identidad de Castilla y León, ya que si algo distingue a la política de la Comunidad de Castilla y León en su conjunto, es el alto nivel de concertación social alcanzado, hasta el punto de convertirse en una Comunidad Autónoma pionera en el desarrollo del Diálogo Social y una indudable referencia a seguir cuando se quiere reforzar la eficacia y el apoyo de las actuaciones mediante el obligado concurso de las organizaciones sociales y económicas. El propio Estatuto de Autonomía de Castilla y León respalda el Diálogo Social, convirtiéndolo en principio rector de las políticas públicas de la Comunidad y factor de progreso económico y social, como así lo prueban las múltiples iniciativas desarrolladas tendentes a potenciar la competitividad empresarial, la inserción laboral y la empleabilidad de los trabajadores.

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.

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

“Artículo 25. Subrogación laboral.

- 1. Sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación, cuando un procedimiento de licitación tenga por objeto la adjudicación por la Administración de un nuevo contrato para la explotación de un servicio o servicios preexistentes, el pliego de condiciones deberá imponer al nuevo adjudicatario la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista o anteriores contratistas, en los términos señalados en la normativa estatal de aplicación. En este sentido, cuando los nuevos contratos a licitar traigan causa de diferentes contratos preexistentes que se vean afectados total o parcialmente por el nuevo servicio o por varios de los nuevos servicios a implantar, ha de figurar expresamente la correlación en términos porcentuales, entre los nuevos contratos y los anteriormente vigentes.*
- 2. A tal efecto, el órgano de contratación deberá facilitar a los licitadores la información laboral sobre las condiciones del personal al que afecte la subrogación. Para ello, el anterior contratista estará obligado a proporcionar toda la documentación necesaria al órgano de contratación, a requerimiento de éste. Así mismo, de la citada información se dará traslado a los representantes legales de los trabajadores y asociaciones sindicales más representativas del sector.*
- 3. Con carácter previo al comienzo de la prestación efectiva del servicio objeto de los contratos, el contratista adjudicatario deberá presentar a la Administración, representantes legales de los trabajadores y asociaciones sindicales más*



representativas, el cuadro de personal que va a adscribir efectivamente a la prestación del servicio y sus condiciones laborales.”

Las posibles mejoras que implementar podrían posibilitar una mejora del nivel de empleo al ser necesario el disponer de personal adicional para poder contemplar las necesidades de los servicios de la nueva concesión.

Dentro del personal estarían comprendidos, no sólo los conductores que realizan los servicios de transporte en las diferentes rutas, sino que también estarían incluidos el resto del personal que presta sus servicios en las distintas instalaciones de las empresas concesionarias (taquillas, administración, talleres y demás departamentos).

Por tanto, será necesaria la regulación de los contratos de trabajo del personal de las empresas prestadoras de los servicios de transporte existentes en la actualidad, y que, debido a la reordenación de todo el sistema de transporte de Castilla y León, sean objeto de un nuevo procedimiento de selección de un nuevo prestador del servicio.

Las empresas deberán entregar una relación del personal adscrito a cada una de las concesiones de las que sean titulares. Y tal como se recogerá en los pliegos de licitación, la empresa adjudicataria de los nuevos servicios deberá subrogar la totalidad de los contratos de trabajo del personal existente que cumplan unos determinados requisitos de antigüedad.

La empresa adjudicataria deberá encargarse de la formación o el reciclaje para la adaptación de los trabajadores subrogados a los nuevos sistemas de organización del servicio o del uso de los vehículos.

La subrogación surtirá efectos en el ámbito laboral para la empresa saliente en el día en el que cese de prestar efectivamente el servicio y, para la empresa entrante, el día de inicio de la prestación efectiva del servicio. Todas las obligaciones de naturaleza económica sean salariales o extrasalariales, y de Seguridad Social, relativas a los trabajadores afectados por la subrogación, correrán a cargo de la empresa saliente o de la empresa entrante, hasta y a partir de la fecha indicada

Será responsabilidad de los empresarios afectados y de los participantes en la licitación, el cumplimiento de todas las obligaciones legales aplicables para la subrogación de los trabajadores y el cumplimiento de todas las restantes obligaciones referidas a esta, teniendo en cuenta los convenios colectivos y el resto de normativa aplicable.

Así, en aplicación de todo lo anterior, y de lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, los pliegos de condiciones de las nuevas afianzarán los pactos que se alcancen y el cumplimiento de la normativa laboral, recogiendo la obligación de la empresa adjudicataria de subrogar al personal que efectivamente estuviera adscrito a la prestación de los servicios afectados, y de acuerdo con la dedicación efectiva que viniera prestando, en los



derechos laborales y en la prestación de servicios adscritos al nuevo contrato celebrado, en las mismas condiciones que si se hubiese producido un traspaso de conformidad con la Directiva 2001/23/CE sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad.

El cumplimiento de estas obligaciones de subrogación tendrá la consideración de obligación esencial de ejecución del contrato y, por tanto, su incumplimiento podrá determinar la resolución del contrato.

Por otra parte, la incorporación de cláusulas sociales a la contratación de las Administraciones públicas, a través de las cuales se incluyen objetivos de política social en la contratación pública, como la contratación de personas desfavorecidas o de difícil empleabilidad, se ha mostrado como eficaz instrumento para conseguir, entre otros logros, la generación de empleo y la cohesión social. Se entiende por aspectos sociales aquéllas políticas públicas integradas en la Estrategia Europa 2020 que tienen por objeto conseguir un crecimiento inteligente, sostenible e integrador mediante la utilización de un nuevo planteamiento global más eficiente en el uso de los fondos públicos; de forma que, en la ejecución del gasto, se incorporen medidas como el fomento del empleo de personas en situación o riesgo de exclusión social, la inserción laboral de personas con discapacidad, el fomento de la estabilidad en el empleo, la promoción de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y el impulso de medidas de conciliación de la vida familiar y laboral en las empresas.

El Acuerdo 44/2016, de 21 de julio, de la Junta de Castilla y León, y sus directrices vinculantes impulsan de esta forma la incorporación de aspectos sociales en la contratación que desarrolle la Administración General e institucional de la Comunidad a través de tres instrumentos bien definidos: cláusulas sociales, reserva de contratos y proyectos de inserción sociolaboral.

La materialización de las cláusulas sociales se realizará mediante su consideración como criterio de valoración de las ofertas, como condición de ejecución del contrato y como preferencia de adjudicación. Las cláusulas sociales se incorporarán en los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas.

Estas cláusulas podrán consistir en requisitos de solvencia técnica y/o profesional, en preferencias en la adjudicación, en criterios de adjudicación y en condiciones especiales de ejecución.



EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO

1. Fundamentación y objeto del informe

La Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, establece en su artículo 15 que el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres informará, con carácter transversal, la actuación de los poderes públicos.

El Estatuto de Autonomía de Castilla y León y la Ley 1/2003, de 3 de marzo, de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres en Castilla y León, establecen que los poderes públicos de esta comunidad garantizarán la aplicación de la perspectiva de género en las fases de planificación, ejecución y evaluación de las políticas llevadas a cabo por las distintas administraciones públicas.

Con base en ello, la Ley 1/2011, de 1 de marzo, de evaluación del impacto de género en Castilla y León, establece que debe evaluarse el impacto de género de todos los anteproyectos de Ley, disposiciones administrativas de carácter general, así como planes que, por su especial relevancia económica y social, se sometan a informe del Consejo Económico y Social y cuya aprobación corresponda a la Junta de Castilla y León, concretándose dicha evaluación en la realización de un informe. Concretamente, el artículo 3, que lleva por rúbrica Contenido de la evaluación, dispone lo siguiente

1. La evaluación del impacto de género se concretará en un informe y consistirá en el análisis y descripción de los siguientes extremos:

a) Diagnóstico de la situación inicial de las mujeres y los hombres en el ámbito específico de la norma o plan propuesto, incluyendo en todo caso datos desagregados por sexos.

b) Medidas que la norma o plan propuesto incorpora en su articulado o contenido que tienden a neutralizar las posibles desigualdades detectadas, con la finalidad de alcanzar la igualdad de oportunidades.

c) Impacto o consecuencias de la aplicación de la norma o plan propuesto en relación con la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

2. El informe de evaluación del impacto de género se realizará conforme a las pautas metodológicas establecidas por la Junta de Castilla y León en virtud de su potestad reglamentaria, que establecerán los indicadores que deben tenerse en cuenta para la elaboración de dicho informe.

Asimismo, el Decreto 43/2010, de 7 de octubre, por el que se aprueban determinadas medidas de mejora en la calidad normativa de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, en su artículo 4.2 establece la necesidad de que la evaluación del impacto normativo contenga la información relativa al impacto de género

La Orden ADM/1835/2010, de 15 de diciembre, por la que se aprueba la Guía metodológica de mejora de la calidad normativa, especifica que todos los proyectos normativos deben



acompañarse de una memoria en la que se plasme, entre otras cosas, el impacto de género que la norma pudiera causar.

Con base en todos estos requerimientos se evalúa el efecto potencial que el proyecto de decreto objeto de evaluación puede causar sobre la igualdad de género. Para ello, se ha seguido la metodología recogida en el “Protocolo para la evaluación del impacto de género en Castilla y León”.

2. La pertinencia del género de la norma

El proyecto de decreto objeto de esta Memoria **es pertinente al género**, tal y como recoge el informe de la Dirección General de la Mujer remitido por la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades con ocasión del trámite de audiencia e información pública “(...) *pues afecta directamente a mujeres y hombres, incide en el acceso o control de los recursos o servicios, en este caso concreto en el servicio público de transporte de viajeros por carretera, y derivado de este acceso, la norma incide en el acceso de las personas a otros recursos y servicios; (...) de carácter comercial, de ocio, sanitarios y educativos. Finalmente, el texto propuesto puede contribuir al logro de la igualdad pues ese acceso universal al transporte público de viajeros por carretera, e indirectamente a otros servicios y recursos, puede incidir en la consecución de la igualdad entre mujeres y hombre, teniendo capacidad de influir en la reducción de las desigualdades de género.*”

3. El impacto de género

Para llegar a la conclusión de si el proyecto de decreto tiene un impacto positivo o negativo sobre la igualdad de oportunidades hay que conocer las desigualdades de partida a través de una serie de datos desagregados por sexo:

- Distribución de la población por sexo y tamaño del municipio²⁸

Tamaño del municipio	Sexo			
	Mujer	Hombre	Total	Diferencia
M. no capital. Menos de 101 hab.	17.680	23.847	41.527	-6.167
M. no capital. De 101 a 500 hab.	115.647	136.182	251.829	-20.535
M. no capital. De 501 a 1.000 hab.	68.143	76.075	144.218	-7.932
M. no capital. De 1.001 a 2.000 hab.	75.003	80.206	155.209	-5.203
M. no capital. De 2.001 a 5.000 hab.	98.754	100.871	199.625	-2.117
M. no capital. De 5.001 a 10.000 hab.	121.530	122.290	243.820	-760
M. no capital. De 10.001 a 20.000 hab.	50.215	46.837	97.052	3.378
M. no capital. De 20.001 a 50.000 hab.	83.376	79.838	163.214	3.538
M. no capital. De 50.001 a 100.000 hab.	33.977	30.532	64.509	3.445
Capital	551.747	482.168	1.033.915	69.579
Total	1.216.072	1.178.846	2.394.918	37.226

²⁸ Fte.: D. G. de Presupuestos y Estadística de la Junta de Castilla y León con datos del INE, “Estadística del Padrón Continuo” El INE considera el criterio de la OCDE según el cual un municipio es rural cuando tiene **menos de 10.000 habitantes**.



Como se puede observar, hay más mujeres que hombres en Castilla y León, sin embargo, este saldo se invierte a partir de municipios de menos de 10.000 habitantes, y dentro de éstos, el menor número de mujeres respecto a hombres disminuye, según el municipio crece en población, excepto en los municipios de menos de 101 habitantes.

- Población mayor de 65 años:

EDAD	HOMBRES	MUJERES
65 a 69	72.755	71.882
70 a 74	63.886	68.842
75 a 79	51.588	61.094
80 a 84	37.647	52.934
85 a 89	30.333	49.686
90 a 94	12.808	27.014
95 a 99	3.126	8.478
100 o más	340	1.291
TOTAL	272.483	341.221

En Castilla y León, la población mayor de 65 años está configurada por mujeres, siendo mayor la diferencia con respecto a los hombres a medida que la edad es más elevada.

- Censo de conductores en municipios menores de 10.000 habitantes²⁹

HABITANTES	CENSO DE CONDUCTORES/ AÑO 2015					
	5.000-10.000		2.000-5.000		MENOS DE 2.000	
PROVINCIA	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
ÁVILA	9.121	5.837	8.248	4.887	21.318	10.527
BURGOS	4.493	2.695	6.160	3.809	32.655	16.286
LEÓN	13.234	8.755	24.473	15.474	41.880	21.334
PALENCIA	10.087	6.971	5.466	3.563	18.490	9.067
SALAMANCA	36.464	18.593	4.439	3.333	34.464	18.593
SEGOVIA	8.765	5.781	8.239	5.813	21.522	12.250
SORIA	3.779	2.599	5.304	3.223	9.551	4.347
VALLADOLID	19.578	13.598	15.832	10.886	24.022	11.895
ZAMORA	3.439	2.155	1.003	768	33.174	16.362
TOTAL	108.960	66.984	79.164	51.756	237.076	120.661
DIFERENCIA	41.976		27.408		116.415	

Estas cifras reflejan una mayor dependencia del transporte público en las zonas rurales de las mujeres que de los hombres siendo más acuciante en los municipios de menos de 2.000 habitantes, que tal y como recoge esta tabla³⁰ son los más numerosos en Castilla y León:

²⁹Fte.-Dirección General de Tráfico e INE. 2015 último año disponible.

³⁰ Fte.: INE



Total municipios	Menos de 101 hab.	De 101 a 500 hab.	De 501 a 1.000 hab.	De 1.001 a 2.000 hab.	De 2.001 a 5.000 hab.	De 5.001 a 10.000 hab.	De 10.001 a 20.000 hab.	De 20.001 a 50.000 hab.	De 50.001 a 100.000 hab.	Más de 100.000 hab.
2.248	720	1.080	209	112	67	37	7	7	5	4

Además, de acuerdo con los datos estadísticos de los que tiene conocimiento esta Dirección General a través del sistema de transporte a la demanda, en el ámbito rural el porcentaje de mujeres que utiliza el transporte público es aproximadamente de un 70%.

En definitiva, en Castilla y León hay un mayor número de mujeres, llegan a edades más avanzadas que los hombres, residen en menor número que los hombres, a medida que los municipios están menos poblados, pero no disponen de carné de conducir. Estos datos reflejan, como ya se ha apuntado, una mayor dependencia del transporte público de las mujeres de las zonas rurales, al ser una población cautiva que carece de vehículo y que tiene una edad avanzada.

Por otro lado, en cuanto al mandato de género contenido en el proyecto de decreto hay que decir que en su artículo 4 se regulan la “Determinaciones de planificación”-que se corresponden con el Anexo II-, cuyo objeto es establecer los ejes estratégicos que sirven de fundamento al modelo de movilidad, y su vinculación al logro de los objetivos de movilidad propuestos, así como las actuaciones concretas tendentes al cumplimiento de estos. En todo caso contiene como criterio de planificación la *“vinculación a los principios establecidos por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, y a las restantes políticas sectoriales”*.

De acuerdo con ello, en el Anexo II se recoge expresamente como “línea de actuación de carácter transversal del sistema”, el artículo 8 de la citada Ley 9/2018, de 20 de diciembre, que se refiere a los “Derechos de las personas usuarias” entre los que se prevén “Derechos relacionados con las mujeres. Incorporación de la perspectiva de género en el diseño y funcionamiento de la red de transporte público”

Así mismo, el Mapa de ordenación de transportes objeto del proyecto de decreto tiene como uno de sus ejes estratégicos sobre el que pivota el nuevo modelo de movilidad en Castilla y León, un “Transporte comprometido con la ciudadanía” (Anexo II del proyecto de decreto) con el fin de satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Castilla y León, de manera que se favorezca la cohesión económica y social y la equidad territorial, con especial apoyo a las zonas rurales. En este sentido, de acuerdo con el “Objetivo genérico 1.-Compromiso con la movilidad en el medio rural” se pretende impulsar la red de transporte público en el medio rural para garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad de los habitantes de estas zonas.

En este sentido, y si bien con carácter general, las oportunidades de aprovechamiento de esta norma para mujeres y hombres son equivalentes, si tenemos en cuenta la situación de partida que reflejan los datos anteriores respecto a las mujeres en las zonas rurales, especialmente su mayor dependencia del transporte público, puede afirmarse que este objetivo, en relación con la perspectiva de género, da respuesta a las desigualdades previas entre mujeres y hombres, ya que permite crear un transporte de proximidad que facilite su acceso a los servicios básicos y su relación con los centros urbanos de mayor entidad. Incluso puede contribuir a facilitar la permanencia de la mujer en dicho ámbito, y por añadidura, a



la estabilidad del núcleo familiar, de acuerdo con el Informe del Parlamento Europeo de 8 de marzo de 2017, "Sobre las mujeres y su papel en las zonas rurales".

En otro orden de cosas, y en cumplimiento con lo dispuesto en la normativa vigente, se ha utilizado un lenguaje no sexista a lo largo del texto, garantizando de este modo la visibilizarían tanto de mujeres como de hombres.

Se ha optado por la utilización de los preceptos RAE (Diccionario Panhispánico de Dudas), de manera que los términos se redactan utilizando sustantivos epicenos y el uso del masculino genérico plural, que de acuerdo con las normas actuales del español engloba a los dos sexos.

En la lengua española está prevista la posibilidad de referirse a colectivos mixtos a través del género gramatical masculino, posibilidad en la que no debe verse intención discriminatoria alguna, ni una asociación género-sexo sino la aplicación de la ley lingüística de la economía expresiva.

Por razones de seguridad jurídica, el proyecto de decreto recoge sustantivos que son utilizados por la legislación estatal básica y europea y que son universalmente aceptados en el tráfico jurídico-mercantil ("*viajeros*", "*usuarios*", "*licitadores*", "*transportistas*", "*trabajadores*", "*operador*" etc...)

Según la RAE, (...) "*es necesario extender la igualdad social de hombres y mujeres, y lograr que la presencia de la mujer en la sociedad sea más visible*" (...) Ahora bien, hay acuerdo general entre los lingüistas de que el uso genérico del masculino para designar los dos sexos "*está muy asentado en el sistema gramatical español*" y no tiene sentido "*forzar las estructuras lingüísticas*".

El género masculino en español, (preferentemente, pero no solo en plural) puede designar, además del 'sexo varón', la indeterminación o irrelevancia sexual del referente. Así ocurre en la utilización del género masculino en nombres personales variables (como viajero, viajera, usuario, usuaria...) y comunes (como transportista), que es la forma que adoptan estas palabras para hacer referencia a los dos sexos indistintamente.

También sucede en los supuestos de referencia a una o varias personas indeterminadas (los licitadores, los viajeros...) donde la intención comunicativa no recae en la exclusión de uno u otro sexo, sino en la alusión a un acontecimiento futuro en el que la identidad sexual del protagonista o protagonistas resulta indiferente.

Por el contrario, añadir los dos géneros puede dar lugar a sobre informaciones innecesarias. Además, la presencia de la palabra "*persona*" constituye un uso anómalo pues supone un exceso informativo claramente redundante.

En cualquier caso, para evitar el abuso del masculino genérico, se han sustituido las referencias a los "usuarios del transporte" por "personas usuarias del transporte" siempre que esta opción haya sido la más adecuada porque la admita el contexto, no se atente a la gramática y favorezca la visualización de la mujer en el discurso.

A la vista de todo lo anterior, se puede concluir que el proyecto de decreto tendrá un **impacto positivo sobre la igualdad de oportunidades** tras su redacción definitiva y aplicación, no contribuyendo a producir situaciones de discriminación por razón de género.

Por último, hay que señalar que el proyecto de decreto en sí no crea ningún registro ni base



de datos que afecte a las personas físicas directa o indirectamente. No obstante, en los casos en los que de su aplicación sí se crearán, los datos estarán desagregados por sexo.

EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA INFANCIA Y EN LA ADOLESCENCIA

La Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, en su artículo primero, “Modificación de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil”, introduce en dicha Ley Orgánica un artículo 22 quinquies, referente al impacto de las normas en la infancia y en la adolescencia, que dispone: “Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”.

A este respecto, hay que señalar que el proyecto de decreto objeto de esta memoria regula en su artículo 5 las “*Determinaciones de ordenación y coordinación*”, que se corresponden con el Anexo III. En este Anexo se recoge como uno de los criterios relativos al sistema de prestación de los servicios la “Prestación conjunta del transporte regular y escolar” regulada en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, y el Decreto 13/2019, de 16 de mayo por el que se establece el procedimiento de reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la administración de la Comunidad de Castilla y León.

Con ocasión de la tramitación de estas normas, se puso de manifiesto en las memorias respectivas, que esta medida tiene un impacto neutro en la infancia y adolescencia, ya que lo que se pretende es aprovechar las plazas sobrantes en aquellos autobuses financiados con dinero público para el transporte escolar y que sean utilizados por los ciudadanos, pero sin alterar los horarios ni las paradas escolares y garantizando la presencia de los acompañantes así como la obligación de que los asientos de los vehículos estén equipados con cinturones de seguridad y otros sistemas de retención obligatorios. Así también lo puso de manifiesto en su informe la Dirección General de Familias, Infancia y Atención a la diversidad.

Hay que recordar que los resultados de la experiencia de esta iniciativa en Castilla y León, iniciada en el año 2013 y centrada hoy en día en las áreas rurales así lo demuestran, ya que son altamente satisfactorios en el sentido de que los servicios se realizan sin incidencias y sin problemas entre escolares y viajeros de uso general por el hecho de compartir el mismo vehículo.

En cualquier caso, como ya se ha dicho, la Administración ha puesto desde un principio los medios para garantizar que así sea y continúe siendo en un futuro sin que esta medida pudiera llegar a convertirse en un impacto negativo para los escolares: cuenta con el respaldo de un marco jurídico específico a nivel estatal (artículo 75 de la LOTT) y autonómico (Disposición Adicional cuarta de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León) y consolidada con el Decreto 13/2019, de 16 de mayo, antes citado. Así mismo, el valor añadido que aporta esta regulación en Castilla y León deriva del control de la seguridad del uso compartido, mediante la aplicación del sistema de transporte a la demanda a su gestión, que permite conocer, con antelación suficiente, el número de viajeros no escolares y, de



esta forma, programar adecuadamente las reservas y el propio viaje. Así mismo se respeta las condiciones de seguridad, características técnicas de los vehículos y resto de exigencias previstas en la normativa específica para el transporte de escolares y menores. Esta medida se ha evidenciado como una forma eficiente, segura y eficaz de configurar la movilidad en las zonas rurales.

Estas consideraciones son de aplicación, como no podría ser de otra manera, al criterio de prestación conjunta previsto en el Anexo III del Mapa, puesto que es la misma medida recogida en dichas normas. En este sentido, se constata que de acuerdo con el informe de la D.G. de Familias, Infancia y Atención a la diversidad, remitido por la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades en el período de audiencia e información pública, el proyecto de decreto **no tiene impacto** en la infancia ni en la adolescencia ni incidencia diferencial respecto al resto de la población.

EVALUACIÓN DEL IMPACTO EN LA FAMILIA

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, añadida por la disposición final quinta, tres, de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, que establece que “las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”, se constata que de acuerdo con el informe de la D.G. de Familias, Infancia y Atención a la diversidad, remitido por la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades con ocasión del período de audiencia e información pública el proyecto de decreto no tiene impacto en relación con la protección de familias numerosas ni incidencia diferencial respecto al resto de la población. No obstante, de conformidad con el Dictamen 314/2022 del Consejo Consultivo de 6 de julio de 2022 sobre el proyecto de decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León, la disposición anteriormente señalada hace referencia al impacto de la normativa, no a las familias numerosas, sino en la familia, de forma genérica. Por ello, se considera que una adecuada planificación del transporte público tiene un impacto positivo en la familia, por cuanto facilita el acceso independiente y autónomo de sus miembros, incluso de aquellos que no dispongan de medios propios, a los servicios, el empleo o el ocio.

EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE DISCAPACIDAD

El proyecto de decreto, en consonancia con el “Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad”, tiene muy en consideración la promoción y defensa de la accesibilidad universal a la red de transporte público de Castilla y León, y contempla, además, sin perjuicio de la estimación del concepto de accesibilidad en sentido amplio (territorial y personal), de manera específica a las personas de movilidad reducida.

La intención de esta regulación es garantizar la defensa de los principios rectores recogidos en el artículo 4 de la Ley 2/2013, de Igualdad de Oportunidades, y especialmente:



- La igualdad de oportunidades y no discriminación.
- La promoción de la autonomía personal, participación y desarrollo en el entorno comunitario.
- Y la inclusión en la sociedad de las personas con discapacidad realizada a través del uso de los recursos generales de carácter comunitario disponibles.

La accesibilidad aplicada a las personas con discapacidad y movilidad reducida se plasma en los aspectos principales del proyecto de decreto y, más concretamente:

- **Como principio básico**, al establecer como criterio de planificación la “vinculación a los principios establecidos por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, y a las restantes políticas sectoriales” que han de servir de pautas esenciales en el desarrollo del modelo de movilidad de Castilla y León que se propone en el citado Mapa (artículo 4 del proyecto de decreto, Anexo II: Determinaciones de Planificación). Así, en consonancia con el artículo 3 letra a) de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, se recoge expresamente como principio básico en el punto 2 del Anexo II :

“La satisfacción de las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Castilla y León, con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad reducida, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte en la totalidad del territorio autonómico”

- **Como línea de actuación de carácter transversal al sistema en el que se concretan tales principios**, al prever como tal (en el punto 2 del Anexo II) los derechos de las personas usuarias reconocidos en el artículo 8 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, entre los que se encuentran los derechos relacionados con las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida.
- **Como Eje estratégico** sobre el que pivota el Mapa **y objetivo genérico** vinculado para su consecución (Anexo II):
 - Tercer Eje estratégico: Transporte comprometido con la modernización tecnológica
 - Objetivo genérico 1: Compromiso con un transporte moderno, accesible y seguro.
- **Como Criterio de ordenación y coordinación** de la red de transporte público de viajeros por carretera, y que, como tal, está vinculado a las futuras licitaciones de los contratos de concesión de servicio público de transporte (artículo 5 del proyecto de decreto. -Determinaciones de ordenación y coordinación, que se corresponden con el Anexo III). Entre las determinaciones de ordenación del Mapa que está previsto exigir, de forma no exhaustiva, y a modo de ejemplo, se exponen los siguientes:
 - Los vehículos adscritos a los diferentes contratos deben cumplir con las especificaciones en materia de accesibilidad que se establecen en la normativa vigente.
 - Reducción de antigüedad de la flota.
 - Disposición de un protocolo de comprobación y funcionamiento de los



elementos de accesibilidad disponibles.

- Porcentaje de rampas y plataformas de acceso con correcto funcionamiento.
- Definición de los medios y plazos para la medición del funcionamiento de estos dispositivos, así como los niveles de cumplimiento exigidos.
- Formación de los conductores y resto del personal en esta materia.
- Definición de las exigencias en materia de accesibilidad a incluir en los planes de formación de los conductores y del resto del personal de los operadores.
- Facilidades de transporte
- Disposición de espacios reservados o practicables, así como de facilidades para el transporte de bultos
- Adaptación de las infraestructuras complementarias del transporte a la normativa vigente de accesibilidad.

El artículo 71 de la Ley 2/2013, de 15 de mayo, de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad dispone que “los anteproyectos de ley, los proyectos de disposiciones administrativas de carácter general y los planes que se sometan a la aprobación de la Junta de Castilla y León que afecten a las personas con discapacidad, deberán incorporar, por la Consejería competente en materia de servicios sociales, un informe sobre su impacto”.

Con ocasión del trámite de audiencia e información pública, se ha recibido el informe de la Dirección General de Personas Mayores, Personas con Discapacidad y Atención a la dependencia de la Consejería de Familia e Igualdad de Oportunidades. En dicho informe se reconoce expresamente que el proyecto de decreto *“garantiza a las personas con discapacidad, la igualdad de acceso a los servicios de transporte en los casos de movilidad reducida, favoreciendo las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en cuanto a la normativa vigente, fomentando así la accesibilidad universal y el diseño para todos”*

De acuerdo con lo dispuesto en dicho informe y a la vista de lo señalado anteriormente en este apartado, se pone de manifiesto que, **el impacto de discapacidad del proyecto de decreto se considera positivo.**



**EVALUACIÓN DE LA CONTRIBUCIÓN A LA SOSTENIBILIDAD Y A LA LUCHA/ADAPTACIÓN
CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO.**

Dentro del programa de transporte interurbano la Estrategia Regional contra el cambio climático establece (entre muchas otras) 3 medidas especialmente alineadas:

- Medida 6: Reestructuración del mapa contractual de transporte de viajeros por carretera: Esta medida se materializa en el diagnóstico de las actuales necesidades de transporte público interurbano por carretera y del actual mapa de concesiones y la definición de los corredores e itinerarios, los planes de explotación y la estructura concesional. Donde se presta especial atención a incrementar el atractivo de los medios de transporte colectivos frente a los medios privados, así como a valorar positivamente el empleo de tecnologías con menores emisiones de gases de efecto invernadero: uso de biocarburantes, aplicación de tecnologías de la información, etc.
- Medida 7: Definición de planes coordinados en áreas periurbanas: Desarrollo de “instrumentos básicos de coordinación entre los servicios de transporte urbano e interurbano” en las principales aglomeraciones urbanas de Castilla y León, con actuaciones de apoyo y potenciación del sistema de transporte público: Integración en una única red de los servicios de transporte de la capital o ciudad principal y toda su área de influencia. Generación de un sistema tarifario basado en un esquema de bonos comunes para todos los municipios afectados. Desarrollo de actuaciones tendentes a lograr una reducción del precio del transporte público. Incrementar la oferta de transporte periurbano a través del incremento del número de servicios y su frecuencia. Incremento del número de paradas urbanas y del porcentaje de la población residente en las proximidades de estas. Ampliación de los itinerarios urbanos de los servicios. Cobertura a las nuevas áreas residenciales. Mejora de la calidad del servicio y el confort del usuario. Renovación y ampliación de la flota de autobuses. Reducción de los tiempos de viaje. Mejora de la información facilitada al viajero.
- Medida 8: Desarrollo del transporte a la demanda en nuevas zonas: El fomento del Transporte a la Demanda supone una reducción de vehículos/kilómetro con respecto a los tradicionales servicios de ruta. Esta medida se llevará a cabo en zonas rurales donde no existe un servicio regular para conectar poblaciones, y también se puede implantar en zonas rurales en las cuales el servicio regular no es rentable, ahorrando también número de kilómetros recorridos.

Un aspecto destacado del Mapa de ordenación es la sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono, la reducción del número de kilómetros recorridos, al pasar rutas de transporte regular a transporte a la demanda. Y por otra parte, los vehículos han de cumplir con las especificaciones más eficientes energéticamente existentes en el momento de licitación de los nuevos contratos.

En definitiva, tanto los objetivos de este Mapa de Ordenación de Transporte de viajeros de Castilla y León como los criterios vinculados a la sostenibilidad del nuevo sistema de transporte están perfectamente alineados con esta estrategia, y, en consecuencia, hay que señalar que el proyecto de decreto tiene un impacto positivo en este ámbito.



EVALUACIÓN DE IMPACTO ADMINISTRATIVO

1. PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

El nuevo Mapa de Ordenación del transporte no regula ningún procedimiento administrativo nuevo ni modifica un procedimiento anterior; así mismo no contiene previsiones en materia de silencio administrativo que requieran la motivación de su carácter o necesidad.

No obstante, conviene aclarar que en lo que respecta a todo lo concerniente a los contratos de servicio público de transporte, se aplica la normativa estatal básica en la materia tanto sectorial como general.

2. IMPACTO ORGANIZATIVO Y DE RECURSOS EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

No derivado necesariamente de la entrada en vigor del nuevo decreto, sino por imperativo del próximo vencimiento de los actuales contratos de gestión de servicio público de transporte, y de la ineludible organización del sistema de transporte a través de la redacción y configuración del futuro “Mapa de ordenación territorial” con la consiguiente licitación de los nuevos contratos, se producirá un incremento sustancial de la carga de trabajo para el personal del centro directivo encargado de la gestión del transporte, especialmente desde el momento en que debe hacer frente a la nueva competencia en materia de transporte escolar, y que en ningún caso puede sustentarse con la estructura que existe actualmente.

Este hecho –la licitación de los nuevos contratos derivados del Mapa de ordenación territorial- supone un cambio absoluto, total y radical, en el modelo de transporte público de la Comunidad autónoma, que obliga a un refuerzo excepcional del personal de las unidades de la Consejería con competencias en materia de transporte (de forma similar a si se produjera un “vuelco” organizativo y de concepto en otros sectores que gestionan servicios básicos esenciales de la administración).

Por otro lado, resulta importante resaltar que en la licitación del Mapa de Transporte se cumplirá escrupulosamente con lo previsto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en relación con la defensa de la concurrencia las pymes y a facilitar, en la medida de lo posible, el acceso de estas a la futura licitación. Para ello, contando con un único procedimiento de contratación (en aras a mantener la máxima la eficiencia administrativa), se dividirá de manera individualizada dicho procedimiento en el número de lotes que sean adecuados en relación con los servicios de transporte licitados; y, una vez producida la adjudicación de dichos lotes, se procederá a la firma de un contrato separado con cada contratista adjudicatario.

La Directora General de Transportes y Logística

