



Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022 Pág. 46127

ANEXO III DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN
Y COORDINACIÓN



Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46128



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN

1.	INT	RODU	UCCIÓN1		
2.	CRI	ΓERIO)S	176	
_	.1. REQUI		FERIOS RELATIVOS AL SISTEMA DE PRESTACIÓN, CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN S BÁSICOS QUE HAN DE CUMPLIR LOS SERVICIOS		
	2.1.	1.	Servicios integrados zonales	177	
	2.1.	2.	Transporte a la demanda	189	
2.1.3. transport			Prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial. Integració te escolar de uso especial dentro del transporte de uso general		
	2.1.	4.	Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación de transportes	208	
	2.1.	5.	Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte	223	
2	.2.	CRIT	TERIOS RELATIVOS AL SISTEMA ECONÓMICO FINANCIERO DE LOS SERVICIOS	235	
	2.2.	1.	Obligaciones de Servicio Público (OSP)	235	
	2.2.	2.	Estudios económicos	236	
	.3. UTUF		TERIOS RELATIVOS AL CONTENIDO DE LOS PROYECTOS DE EXPLOTACIÓN DE LAS CITACIONES		
2	.4.	CRIT	TERIOS RELATIVOS AL SISTEMA TARIFARIO	240	
2	.5.	CRIT	TERIOS RELATIVOS AL MODELO DE GOBERNANZA DEL TRANSPORTE	246	
_	.6. UTUF		TERIOS RELATIVOS A LOS DERECHOS SOCIALES Y LABORALES DERIVADOS DE LAS CITACIONES		
2	7.	CRIT 258	TERIOS VINCULADOS A LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOVILI	DAD	
2	.8.	CRIT	FERIOS RELATIVOS A LAS NORMAS DE CALIDAD	269	
(RATO	TERIOS RELATIVOS A LA PROGRAMACIÓN DE LAS FUTURAS LICITACIONES DE LOS S DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE AD DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN		
Υ		SUPU	RITERIOS REFERENTES AL PROCEDIMIENTO DE SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIE IESTOS EN QUE PROCEDE SU REVISIÓN, TOTAL O PARCIAL, Y ACTUALIZACIÓN DE IRDENACIÓN DE TRANSPORTES	L	
	.11. OMP		RITERIOS RELATIVOS A LA MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS ENTARIAS DEL TRANSPORTE	292	







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46129



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN

1. INTRODUCCIÓN

El artículo 54 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León determina el contenido que debe tener el Mapa de ordenación de transportes, haciendo referencia a los siguientes aspectos:

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

Las determinaciones objeto del presente Anexo III constituyen el elemento esencial de ordenación de la red de transporte público de viajeros por carretera, al diseñar el sistema de jerarquización y estratificación de líneas que sirve de soporte al nuevo modelo de movilidad, introducir las fórmulas de prestación necesarias para alcanzar sus objetivos (servicios integrados zonales, generalización del transporte a la demanda y prestación conjunta de servicios) y adecuar la red transporte público a la ordenación del territorio vigente en Castilla y León.

Por último, se instaura un modelo de coordinación, tanto entre modos de transporte como entre Administraciones Públicas, sobre la base de una nueva gobernanza inteligente que busca configurar mecanismos de coordinación y cooperación que permitan diseñar una estrategia de acción compartida entre las diferentes Administraciones Públicas actoras de la movilidad en Castilla y León.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46130



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

En consecuencia con lo expuesto, el presente documento tiene por objetivo establecer las determinaciones relativas a los ámbitos de la ordenación de servicios y la coordinación como aspectos esenciales del contenido del Mapa de ordenación de transportes.

Los criterios de ordenación y coordinación que configuran las determinaciones incorporadas al presente documento parten de la concepción de red de transporte público como una combinación de servicios de transporte público de viajeros por carretera organizados de una manera conjunta y coherente, y que están vinculados a las futuras licitaciones de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera de titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, en cumplimiento del mandato incorporado por el Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Es por tanto esencial para comprender el alcance y la vinculación de los criterios de ordenación y coordinación, que las determinaciones contenidas en el Mapa de ordenación de transportes, lo son en cuanto que tienen como finalidad prefijar los aspectos esenciales que han de regir las futuras licitaciones y, por ende, configurar el contenido de los documentos normativos precisos para alcanzar dicho objetivo (Anteproyectos y Proyectos de Explotación), en los términos establecidos por la legislación sectorial, y demás documentación administrativa exigida por la legislación contractual para poder dar cumplimiento a las determinaciones del Reglamento (CE) 1370/2007).

Por ello es determinante que en su contenido se haga expresa referencia a la necesidad de incorporar los siguientes aspectos esenciales:

- El sistema de prestación de los servicios y sus condiciones de explotación.
- Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte en ámbitos tales como la accesibilidad, conectividad territorial, seguridad, interconexiones modales e intermodales.
- El sistema económico financiero de los servicios y sistema tarifario.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46131



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- Contenido de los Proyectos de Explotación de las futuras licitaciones.
- Modelo de gobernanza del transporte y aspectos referentes a la coordinación entre administraciones o modos de transporte y la implantación de planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.
- Derechos sociales y laborables derivados de las futuras licitaciones.
- Sostenibilidad ambiental del sistema.
- Aspectos referentes a la calidad de los servicios.
- Programación de las futuras licitaciones de los contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera de titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.
- Procedimiento de seguimiento y relativos a la revisión y actualización.
- Criterios básicos que han de cumplir las infraestructuras complementarias del transporte.

Dada la intrínseca conexión entre los criterios de ordenación y coordinación contenidos en el Mapa de ordenación de transportes en relación con las futuras licitaciones, es preciso determinar su carácter vinculante u orientativo respecto de los futuros proyectos de explotación de los contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera.

Lo mismo ocurrirá respecto de las "Áreas Funcionales Estables" en las que se opte por el desarrollo de planes de movilidad sostenible de carácter metropolitano.

Se ha señalado 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, como por ejemplo, variación de la demanda potencial estimada, aparición de nuevos flujos de tráficos, ineficiencia medioambiental, entre otros.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46132



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2. CRITERIOS

A continuación se señalan los diferentes criterios que permiten configurar las determinaciones de ordenación y coordinación contenidas en el Mapa de ordenación de transportes.

Para cada uno de los criterios que a continuación se relacionan se indica el carácter que tienen en relación a los proyectos de explotación de los contratos de servicio público de transporte de viajeros por carretera y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano. Se distinguen aquellos criterios vinculantes respecto de los citados documentos, y aquellos otros que tienen un carácter orientativo y que, en consecuencia, de forma justificada, podrá apartarse la Administración Autonómica en la configuración de sus proyectos de explotación.

2.1. CRITERIOS RELATIVOS AL SISTEMA DE PRESTACIÓN, CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN Y REQUISITOS BÁSICOS QUE HAN DE CUMPLIR LOS SERVICIOS

Los criterios relativos al sistema de prestación de los servicios en el nuevo Mapa hacen referencia a las condiciones básicas necesarias para el logro de los objetivos contenidos en el Anexo II (determinaciones de planificación) y los Ejes Estratégicos sobre los que pivotan dichos objetivos.

En concreto para la prestación de los servicios se establecen criterios que hacen referencia a:

 Servicios Integrados Zonales.- Forma de prestación de los nuevos servicios de transporte público titularidad de la Administración autonómica. Dentro de esta forma de prestación de servicios se encontrarían comprendidos los servicios regulares de uso general o especial de titularidad pública que hayan de prestarse en un determinado territorio. Sus condiciones y características específicas vendrán determinadas en los proyectos de explotación.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46133



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- Transporte a la demanda.- Forma predominante de explotación de los servicios integrados zonales. Potenciación como sistema de gestión principal del transporte público titularidad de la administración autonómica. Ampliación de las zonas a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma. Las rutas y expediciones que se prestan bajo esta modalidad vendrán definidas en los proyectos de explotación.
- Prestación Conjunta del transporte regular y escolar. Integración del transporte
 escolar de uso especial dentro del uso general mediante fórmulas de prestación
 conjunta. Las rutas y expediciones vendrán definidas en los proyectos de
 explotación de los nuevos contratos.

2.1.1. Servicios integrados zonales

- Los servicios integrados zonales son la fórmula de prestación de los nuevos servicios de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general de titularidad de la Comunidad de Castilla y León. El objetivo de esta fórmula de prestación de servicios es configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural, que permita la máxima cobertura de la población y que facilite así la accesibilidad de los habitantes del ámbito rural a los servicios básicos, y especialmente a los de carácter sanitario, educativo, laboral, administrativo, comercial o de ocio.
- Los siguientes criterios tienen carácter vinculante:
 - Se integran en cada Zona las diferentes fórmulas de prestación de los servicios titularidad de la Administración autonómica: transporte regular de uso general, transporte a la demanda y transporte de uso especial vinculado al sistema de transporte público escolar determinado en la Orden EDU/926/2004.
 - El transporte regular de uso general vertebra el territorio sirviendo las relaciones más significativas, constituyendo el transporte a la demanda, como forma de gestión, el mejor complemento al transporte regular de uso





densidad de población.



Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46134



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

 Las rutas y expediciones se diseñarán en función del núcleo de población donde radiquen los servicios básicos y con unas condiciones de prestación que minimicen el tiempo de espera y permitan el regreso a origen con un calendario y unos horarios adecuados a las necesidades de movilidad y que

general para dar respuesta a un territorio con núcleos dispersos y con baja

 Los proyectos de explotación establecerán de forma expresa las zonas de referencia, los tráficos, expediciones, calendario, régimen económico, y demás obligaciones exigibles para su adecuada prestación.

se determinarán en el proyecto de explotación.

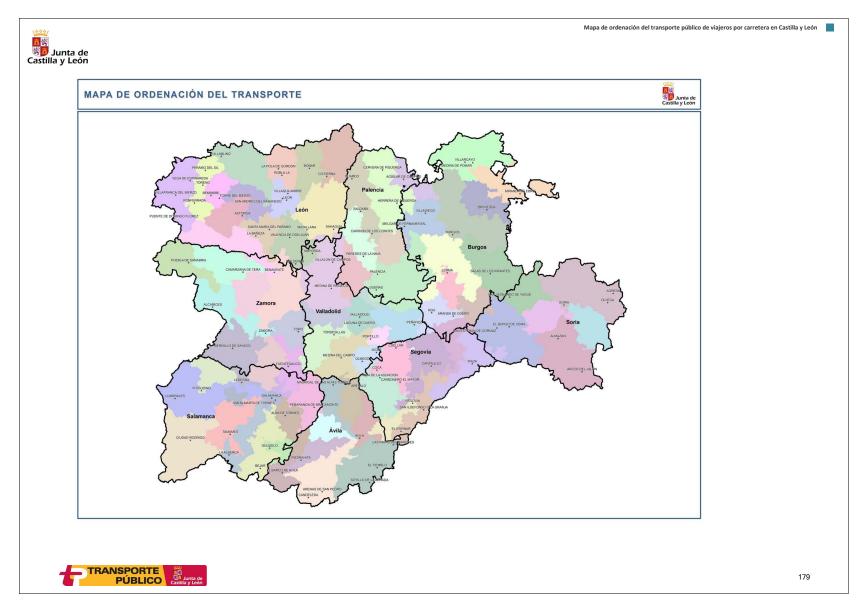
 De conformidad con lo expuesto, se establece con carácter orientativo el modelo de división en lotes del objeto del contrato sobre la base de los Servicios Integrados Zonales. Cada uno de los Servicios Integrados Zonales, se corresponden con cada uno de los lotes en que puede dividirse el objeto del contrato de conformidad con lo establecido en el artículo 99 y siguientes de la Ley 9/2017 de 8 de noviembre de Contrato del Sector Público.





Núm. 181

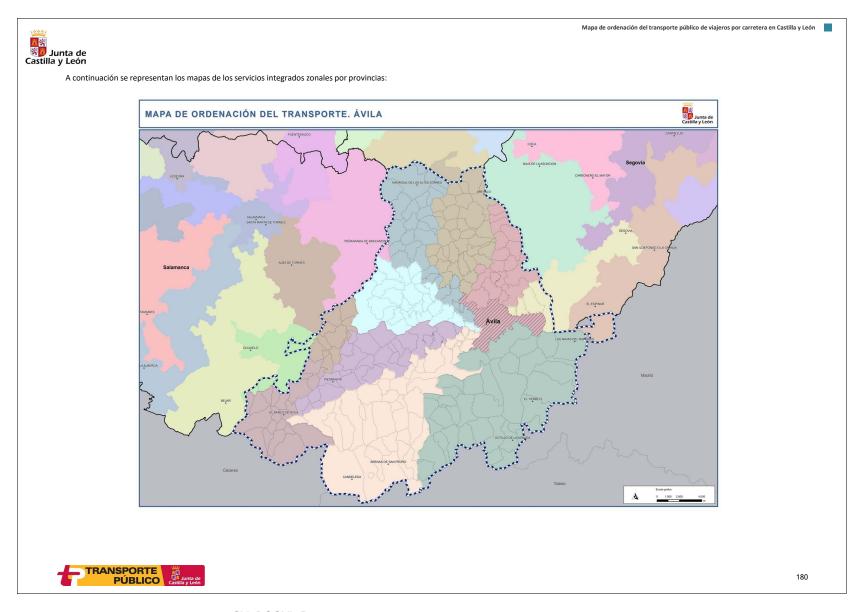
Lunes, 19 de septiembre de 2022





Núm. 181

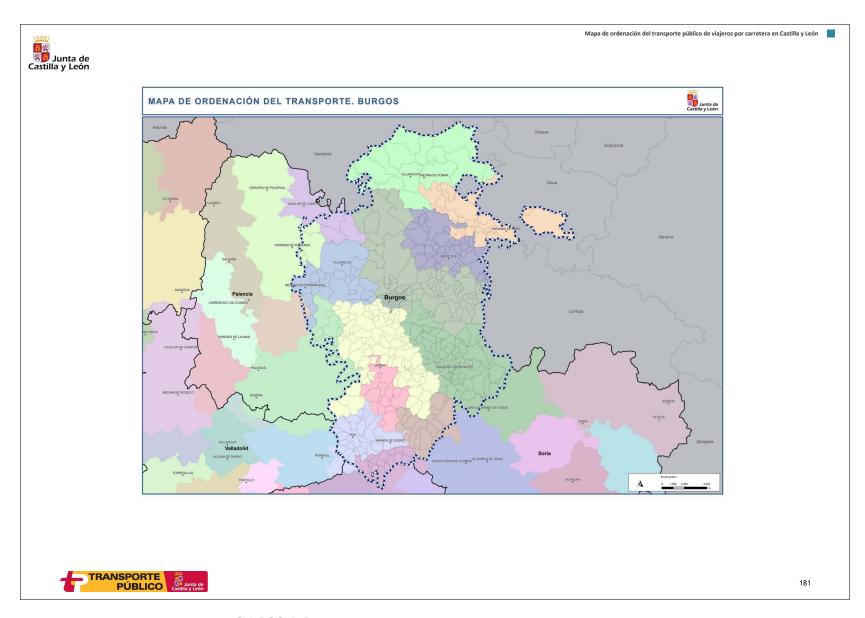
Lunes, 19 de septiembre de 2022





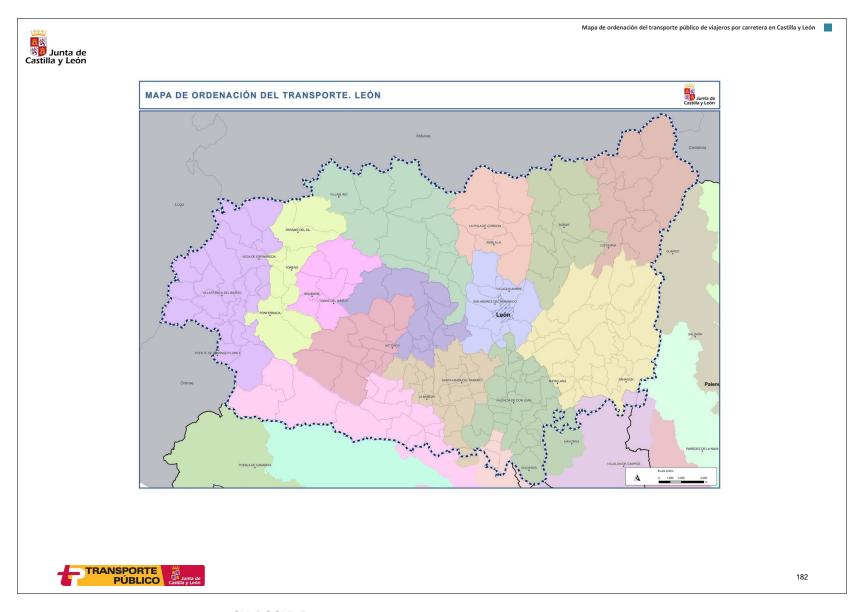
Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022



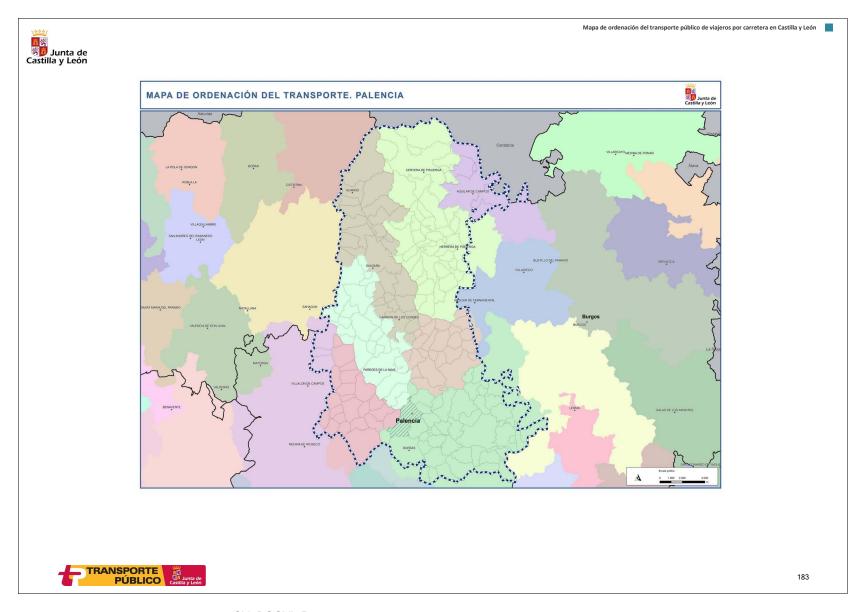


Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



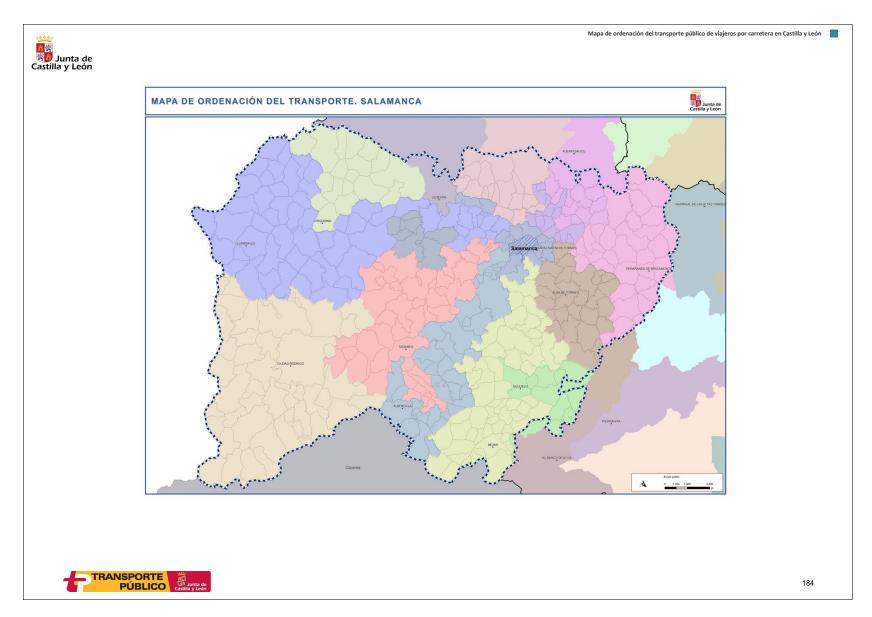


Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



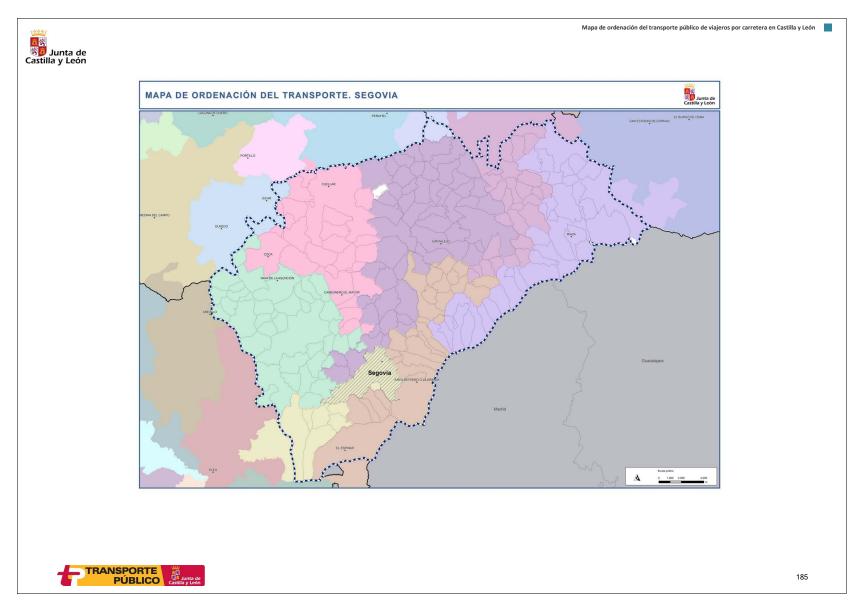


Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022 Pág. 46140





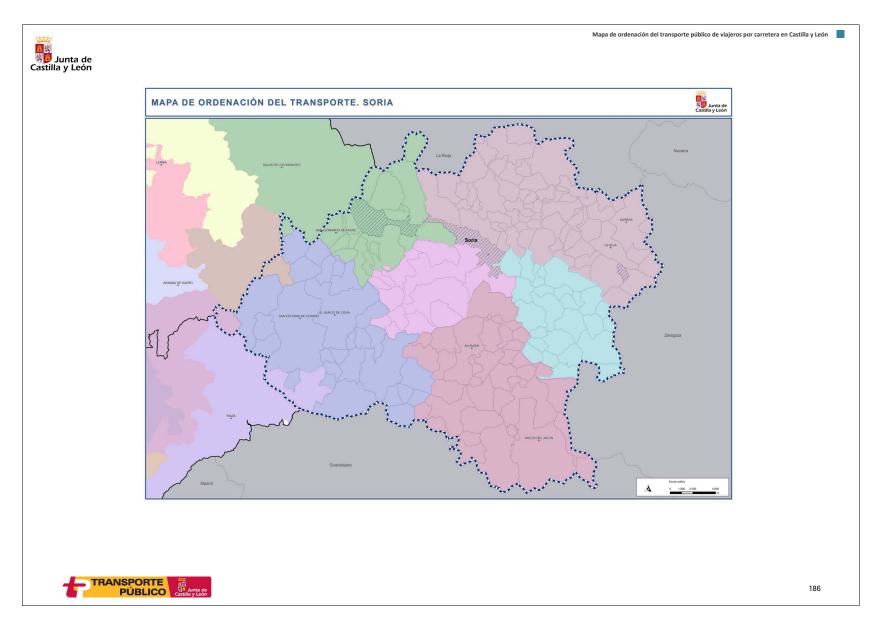
Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



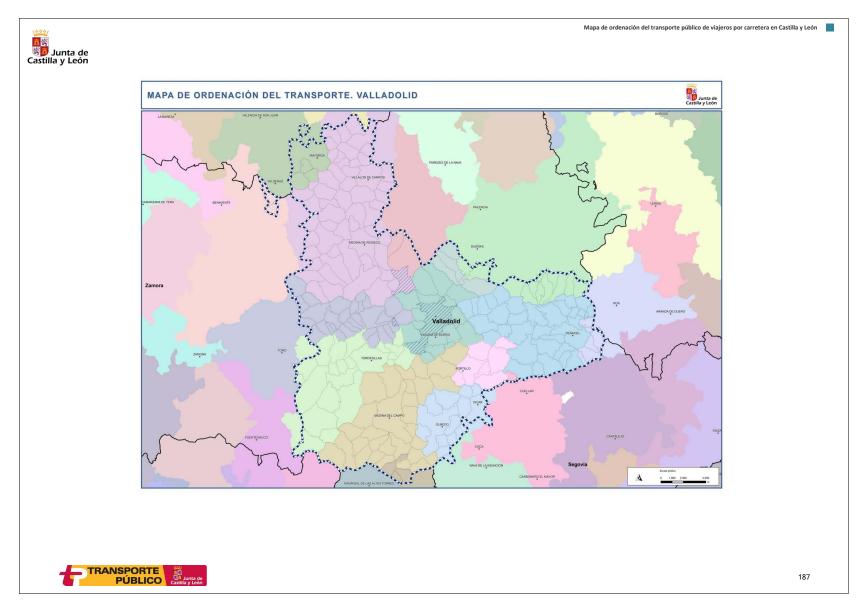


Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

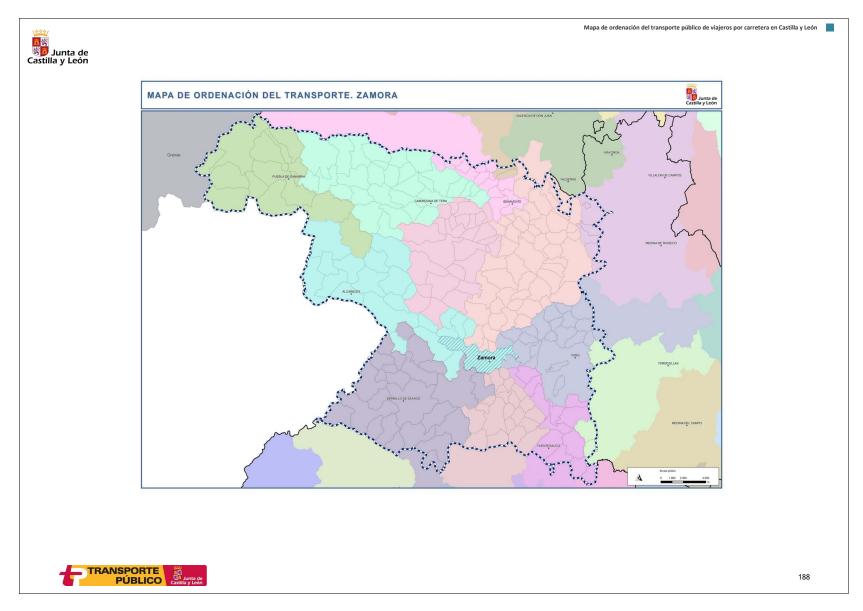


Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022





Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022







Lunes, 19 de septiembre de 2022 Núm. 181

Pág. 46145



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.1.2. Transporte a la demanda

El transporte rural, definido como el transporte público regular de viajeros interurbano de uso general dirigido a satisfacer las necesidades de movilidad en las Unidades Básicas de Ordenación y Servicios Rurales establecidas como tales por la legislación de Castilla y León tiene un sistema preferente de gestión que se realiza mediante el transporte a la demanda.

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, se ha producido el reconocimiento legislativo al transporte a la demanda, el cual ha sido un referente en cuanto a la aplicación de medidas de transporte por carretera en ámbitos territoriales de difícil cobertura y que ha tenido un gran significado por su alto desarrollo técnico.

- Los siguientes criterios tienen carácter vinculante:
 - El transporte a la demanda, que tiene carácter vinculante, se potencia ampliando su zonificación a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma.
 - Las rutas y expediciones que se prestan bajo esta modalidad vendrán definidas en los proyectos de explotación con el mismo carácter vinculante.
- El siguiente criterio tiene carácter orientativo:
 - o Las rutas de transporte regular cuya demanda actual sea inferior a 4.500 viajeros/año pasan a ser prestadas con rutas de transporte a la demanda. Se analizará en cada caso sí las rutas presentan demanda todos los días de prestación de servicio, puesto que, en caso de que sea así, no tendría sentido el carácter vinculante, puesto que todos los días se realizarían reservas en dichas rutas.
- Se establecen los siguientes conceptos esenciales que tienen carácter orientativo en cuanto a su determinación y concreción específica:



189

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46146



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- a) ZONA DE TRANSPORTE A LA DEMANDA: área sobre el que se prestan servicios de transporte a la demanda, agrupando para ello un conjunto de rutas. Coincidirá fundamentalmente con las zonas de prestación de los servicios básicos de carácter autonómico o local (sanidad, servicios sociales, administrativos, etc.)
- **b) RUTA o SERVICIO**: conjunto de recorridos que permiten enlazar un origen con un destino o conjunto de destinos en cualquiera de sus sentidos.
- c) **EXPEDICIÓN**: viaje sobre un recorrido a una hora determinada, es decir, es un recorrido con horario.
- d) CENTRAL DE RESERVAS. Es el núcleo central del sistema, que desarrolla las siguientes funcionalidades:
 - Es el Centro de Control de la totalidad del sistema.
 - Recoge la demanda de los usuarios y gestiona las reservas.
 - Gestiona la asociación entre servicios, plazas y reservas.
 - Suministra información relativa a ocupación, plazas y desarrollo de cada viaje.
 - Gestiona los mensajes de posición recibidos desde los equipos embarcados de los vehículos.
 - Ofrece utilidades que hacen posible que el operador de transporte, de forma automática y a petición, pueda disponer de la información de los viajes planificados que debe realizar en función de la demanda recibida mediante diversas modalidades de comunicación.
 - Ofrece utilidades que hacen posible la comunicación entre el operador de transporte y el Centro de Control en tiempo real durante la realización de un viaje, que permiten el intercambio de mensajes escritos a través del equipo embarcado.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46147



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- Realiza tareas de servicio de atención técnica en primera instancia para los operadores del Transporte a la Demanda.
- Permite la realización de rutas mixtas que incluyan paradas que se realicen a la demanda y otras para las que no es precisa la reserva previa.
- Permite asociar periodos estacionales de horarios a las rutas establecidas.
- En consecuencia con lo expuesto, se establecen con carácter orientativo las siguientes especificaciones técnicas relativas a la prestación del servicio:
 - Se potencia el transporte a la demanda frente al regular de uso general convencional que pasa a incrementarse en un 78%.
 - Este incremento en el transporte a la demanda equivale al 50% de la oferta del transporte regular (De 8,5 M Veh.km a 15,2 M Veh.km).
 - En términos de demanda, sirve a más de 1,7 millones de viajeros por año.

		Sistema Concesional Actual	Sistema Concesional Propuesto (Estimación)
Veh	.km (Millones)	8,5 Millones	15,2 Millones
Viaj	eros / año	500.000 Viajeros / año	1.700.000 Viajeros / año

Las Zonas de transporte a la demanda que en la actualidad tienen creados servicios de transporte son las que se detallan en el siguiente Mapa:







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46148



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



ZONAS ACTUALES TRANSPORTE A LA DEMANDA Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS.

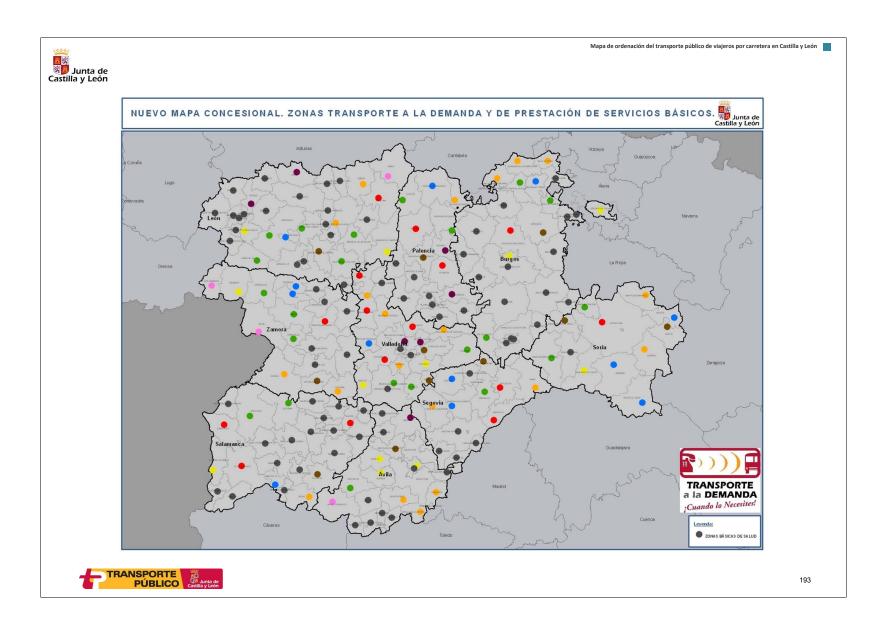
**CONTROL DE CARROLL DE CARROLL

Las Zonas de transporte a la demanda que se derivan del Mapa de ordenación de transportes y que completan en su totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma son las que aparecen reflejadas en el mapa con un círculo en color gris y que completarían la totalidad de zonas de transporte en la Comunidad Autónoma:





Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022 Pág. 46149







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46150



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- Prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial. 2.1.3. Integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general
- Supone la integración del transporte escolar de uso especial dentro del uso general mediante fórmulas de prestación conjunta. De esta manera se consigue una mayor eficiencia y coordinación de los servicios autonómicos estableciéndose en las condiciones y zona geográficas que se determinan, la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de uso especial y de uso general titularidad de la administración autonómica.
- Los siguientes criterios tienen carácter vinculante:
 - Integración del transporte de uso especial de carácter escolar y educativo titularidad de la Administración autonómica definido por la Orden EDU/926/2004 y regulado por 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 Autonómica, dentro del transporte de uso general. Implica la reserva prioritaria de plazas por los escolares en las rutas de transporte de uso general y la ulterior asignación de vacantes para su utilización como uso general. Todo ello, con el máximo respeto de la normativa específica para el transporte de escolares y de menores, garantizando su atención prioritaria y su máxima seguridad
 - Las rutas y expediciones vendrán definidas en los proyectos de explotación de los nuevos contratos.
 - Los requisitos de seguridad que se establezcan tendrán carácter vinculante, aplicándose elementos específicos de seguridad e innovación tecnológica a esta finalidad. Contratación pública estratégica en materia de seguridad







Lunes, 19 de septiembre de 2022 Núm. 181

Pág. 46151



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

escolar: valoración de criterios tecnológicos de seguridad en la adjudicación y ejecución de contratos.

- Los escolares que tienen reconocido el derecho a un transporte gratuito tendrán absoluta preferencia en la reserva de plazas.
- La Consejería competente en materia de educación asignará anualmente las plazas y la Consejería competente en materia de transportes llevará a cabo la gestión de las mismas, a través de fórmulas específicas de coordinación
- Definición dinámica de las rutas escolares tanto en el recorrido como en condiciones de servicio (en función de la localidad de origen de los alumnos), siendo diferente cada curso escolar, a la vez que totalmente rígida, determinada por la localización y los horarios de los centros.
- La integración del transporte escolar se realizará en cuatro vertientes:
 - 1. Funcional: sustituyendo aquellas rutas de itinerario coincidente
 - 2. Operativa: abierta al usuario general
 - 3. Coordinada y obligatoria para el operador de transporte: La reserva de plazas será obligatoria para el contratista del transporte regular de uso general que deberá excluir de la venta al público el número de plazas reservadas por la administración competente en materia de educación en cada una de las rutas. Las restantes plazas vacantes podrán ser utilizadas por cualquier usuario de transporte público regular de viajeros de uso general, gestionándose por la administración competente en materia de transporte conforme al sistema de transporte a la demanda.
 - 4. 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







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46152



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

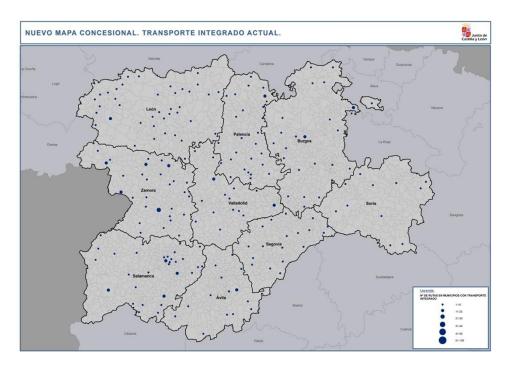
compensaciones que procedan por declaración de servicio público Sin perjuicio de lo establecido, la administración competente en materia de educación mantendrá la prestación diferenciada de los servicios de transporte escolar cuando de forma coordinada así se determine. La definición del número, rutas, expediciones y horario

objeto de prestación conjunta se establecerán en los proyectos de

• Del sistema existente en la actualidad en el que están integradas 857 rutas con 2.823 localidades beneficiadas, se propone una integración plena (1.772 rutas). Este criterio tiene carácter orientativo y será definido en cuanto al número, rutas

explotación, por lo que tienen carácter orientativo.

expediciones y horarios en los proyecto de explotación.

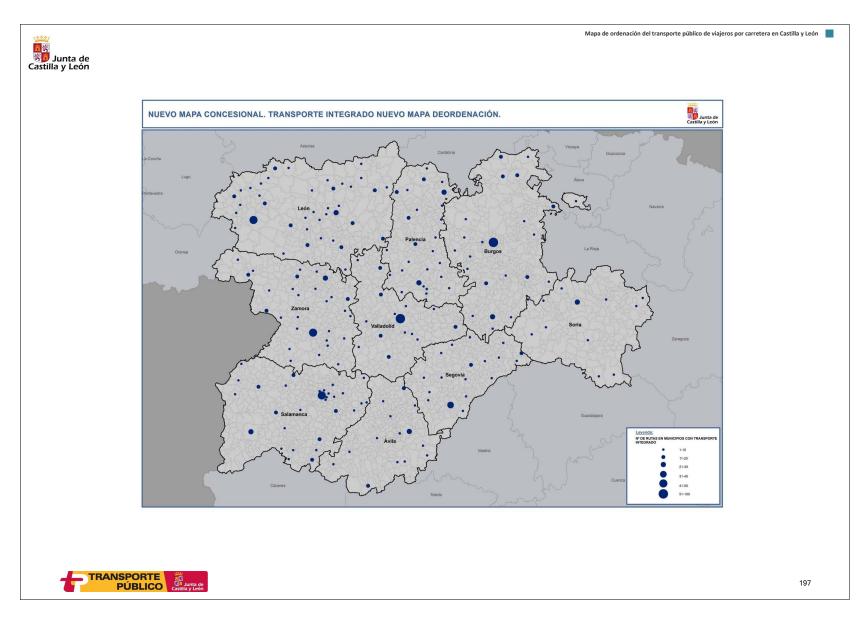


La **localidad** de **destino** de las **rutas de transporte integrado**, en el Mapa de ordenación del transporte, con **carácter orientativo**, son las siguientes:

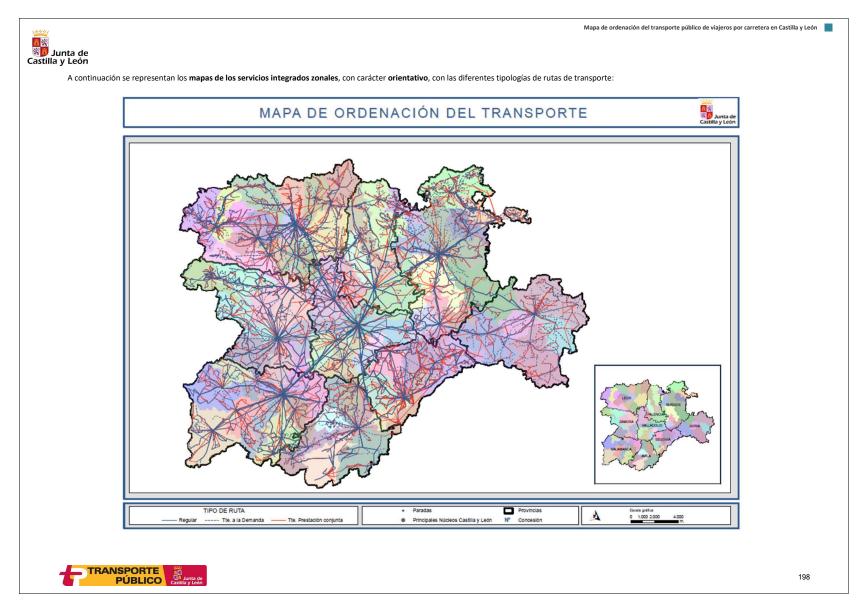


Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

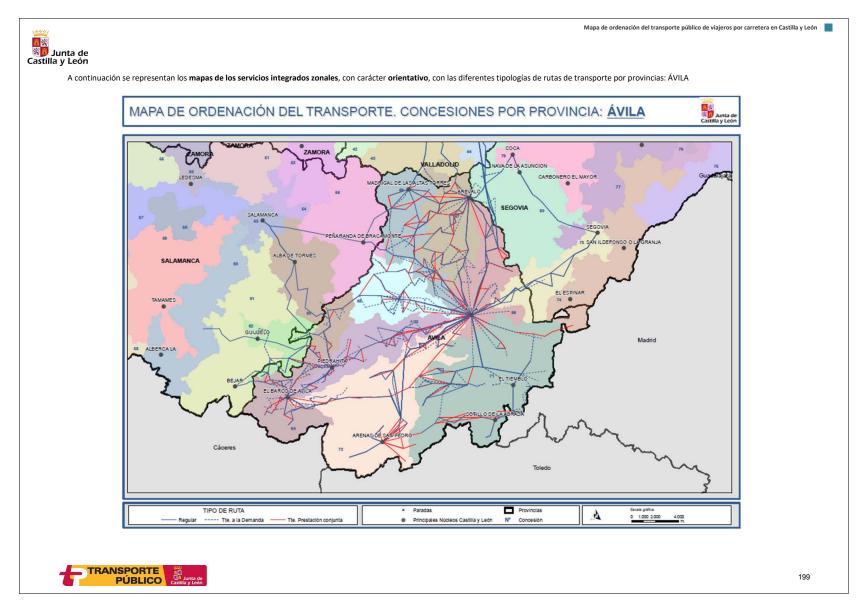


Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



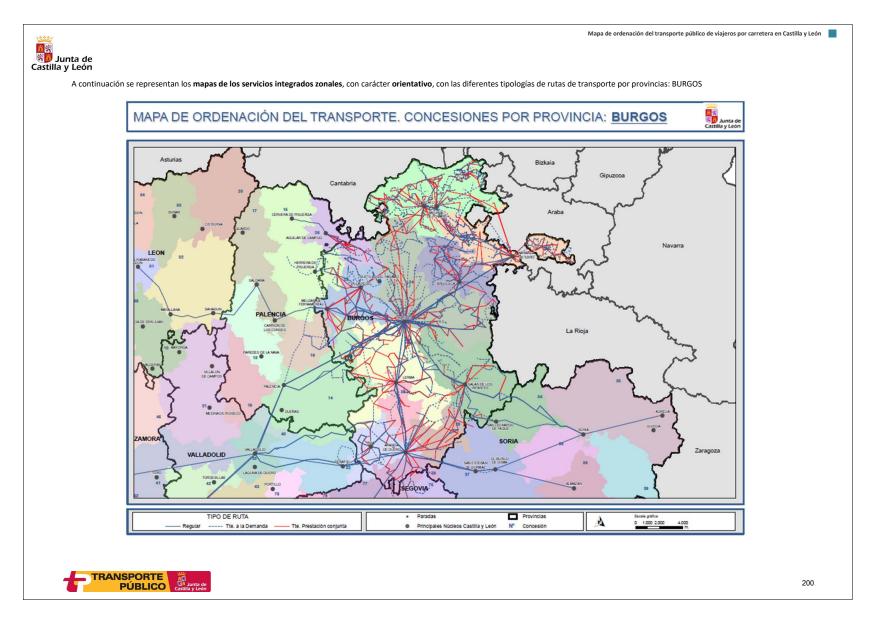


Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

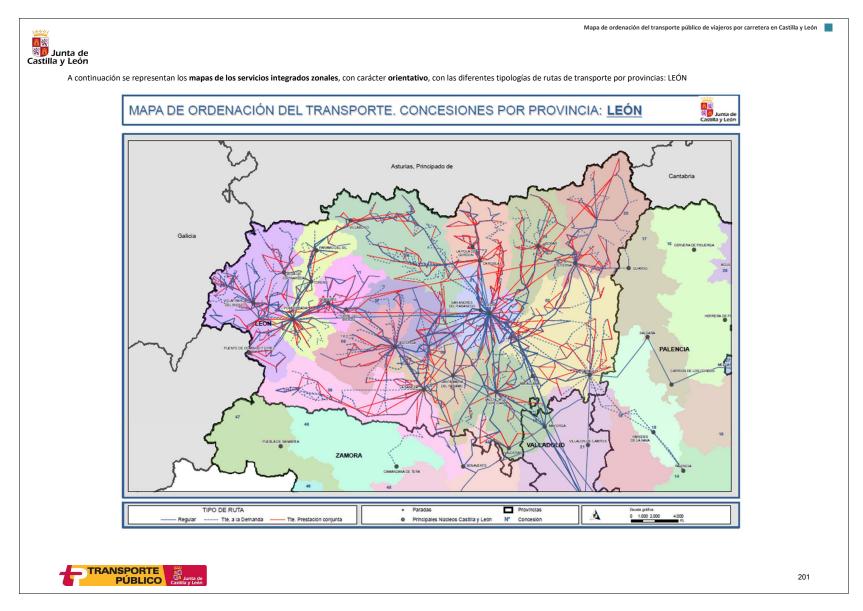


Núm. 181 Lunes,

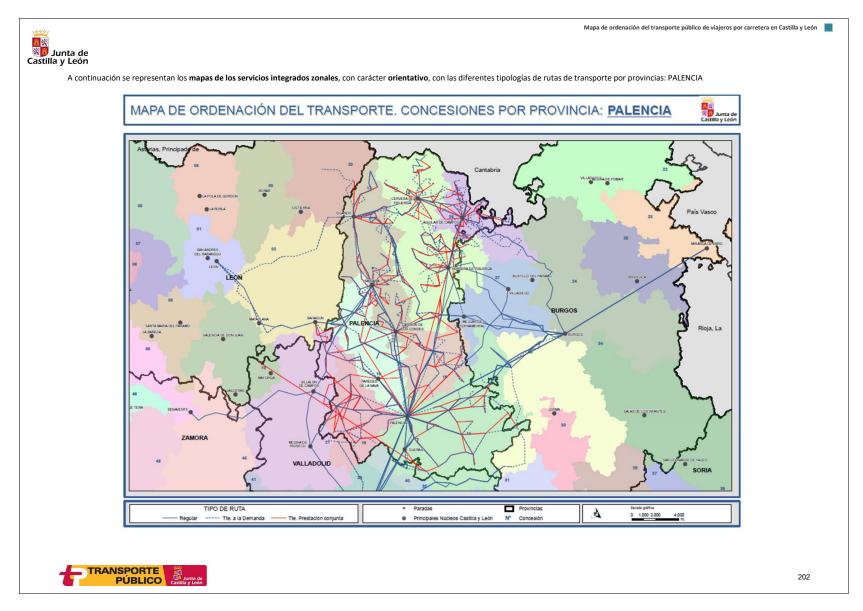
Lunes, 19 de septiembre de 2022 Pág. 46156



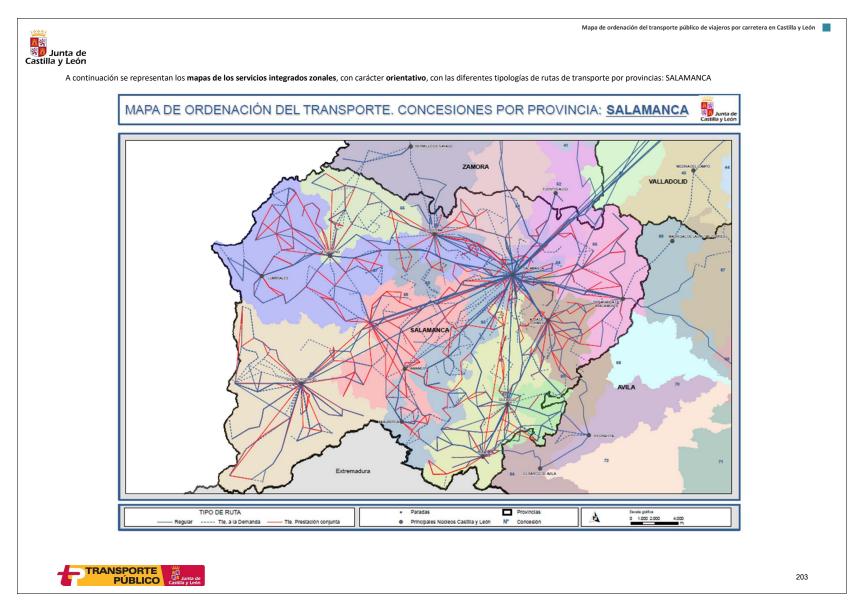
Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



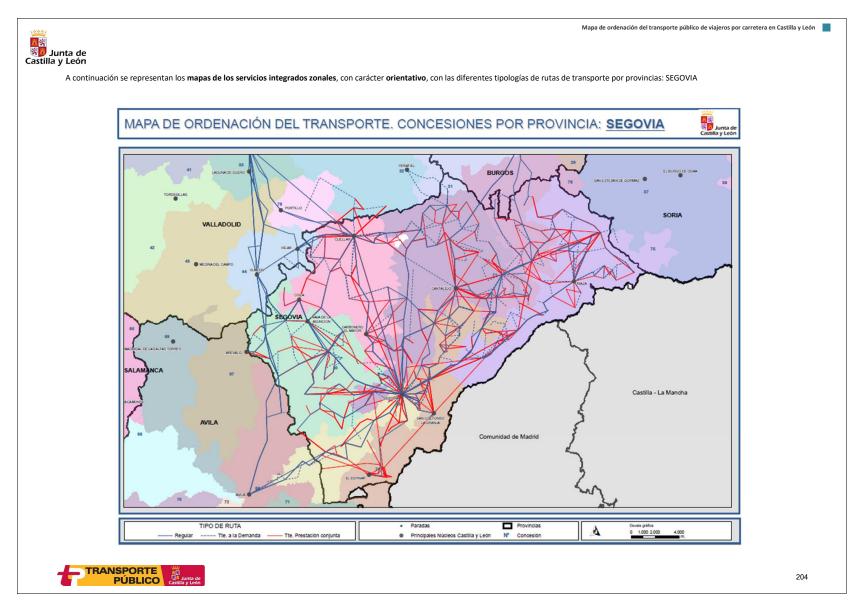
Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



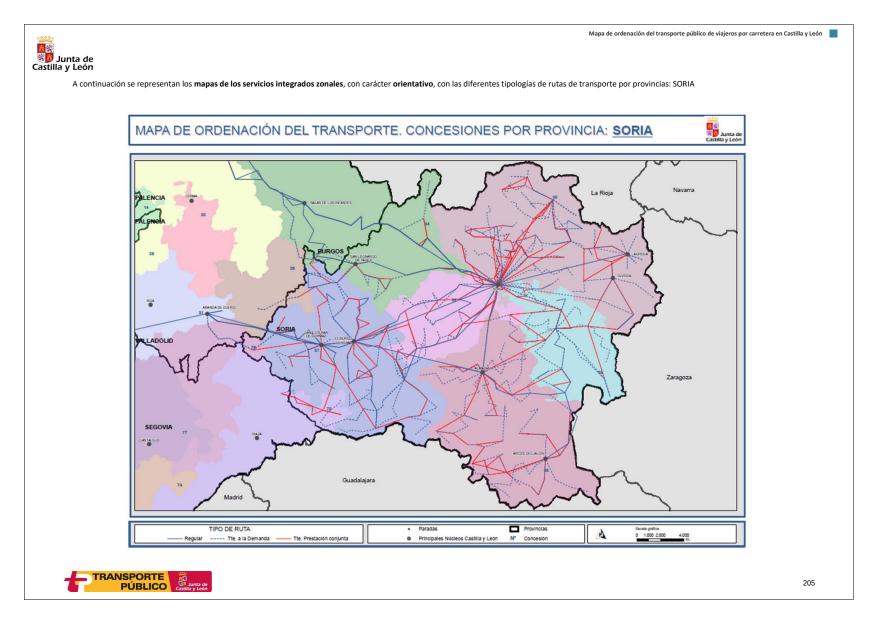
Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



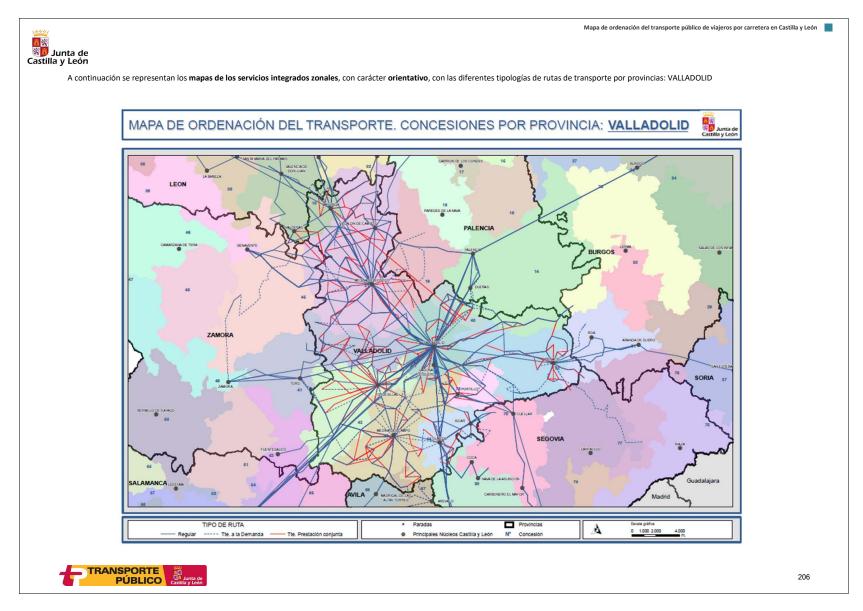
Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

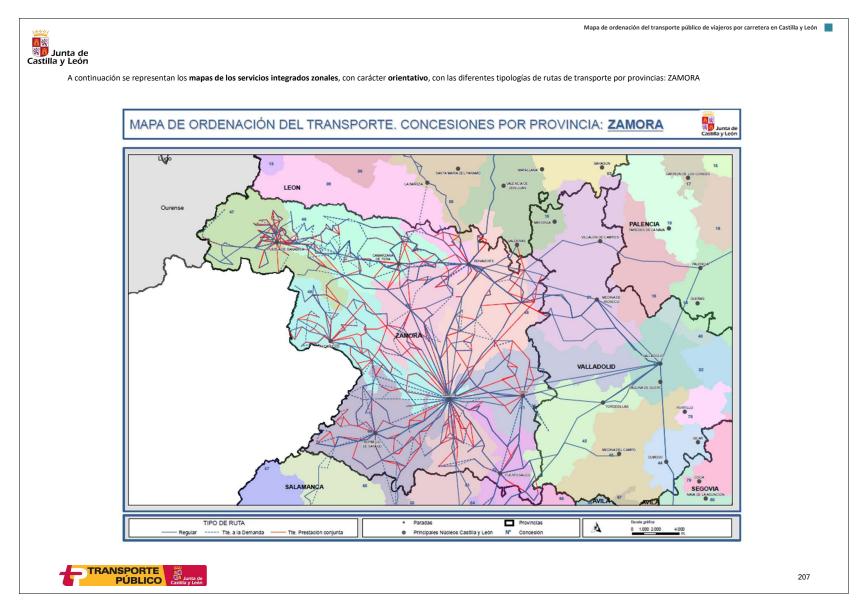


Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022



Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46163







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46164



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.1.4. Flujos de movilidad que configuran el Mapa de ordenación de transportes.

Las determinaciones de movilidad que configuran el Mapa de ordenación de transportes sirven para ordenar los servicios de transporte regular de uso general, facilitando la movilidad de las personas en términos de igualdad, seguridad, calidad, eficiencia social, sostenibilidad económico-financiera y ambiental, de manera que se potencie su papel como alternativa sostenible frente al transporte privado y contribuya a la vertebración territorial de la Comunidad Autónoma.

El nuevo sistema de transportes 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 los mismos, mediante el rediseño de las líneas de prestación de los servicios de transporte.

Es preciso por tanto establecer un modelo conceptual que sirva de referente teórico y al que se deben adaptar los flujos de movilidad en cada caso concreto. Así, y bajo dicho criterio, podemos establecer los siguientes niveles de estratificación de rutas de transporte o flujos de movilidad:

- Estrato 1-. Criterio de conexión de núcleos de población con nodo poblacional de influencia rural o periurbano (áreas funcionales rurales y urbanas).
- Estrato 2.- Criterio de conexión de núcleos de población con área funcional de influencia por razones de proximidad geográfica y la conexión de núcleos de población con el área funcional de influencia sin proximidad geográfica.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46165

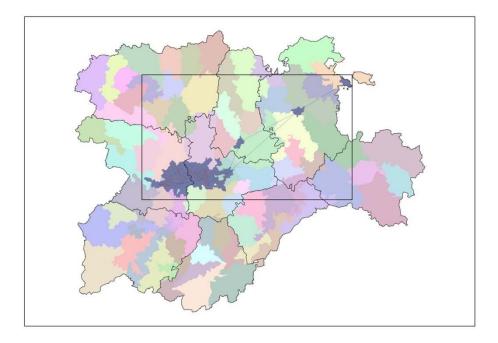


Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- Estrato 3.- 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.
- Estrato 4.- Criterio de conexión de las áreas funcionales entre sí.
- Estrato 5. -Criterio de conexión con líneas titularidad estatal u otros modos de transporte (aéreo, ferroviario...).
- Estrato 6. Otros flujos de movilidad

Conviene señalar que para todos aquellos tráficos cuyo tránsito excede de los límites territoriales de los servicios integrados zonales (por ejemplo las conexiones entre capitales) estarán incluidos en alguna de las concesiones zonales por las que transitan.

A continuación se ve un ejemplo de concesión en el que hay tráficos que exceden los límites territoriales del servicio integrado zonal.









Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46166



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Estrato 1-. Criterio de conexión de núcleos de población con nodo poblacional de influencia rural o periurbano (áreas funcionales rurales y urbanas).

a) Conexión de los núcleos de población con el nodo poblacional de influencia rural.

En este estrato se conectan núcleos de población de un área funcional rural con los núcleos de influencia rural donde se prestan los servicios básicos, que permiten configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural, permitiendo así, dar cobertura a mayor número de población:

El nodo de población de influencia rural es aquel que da acceso a la población, a los servicios básicos como son la educación, pudiendo asistir a los centros docentes, es decir, a los Centros de educación de infantil y primaria (CEIP) y Centros de educación secundaria obligatoria (ESO), acceso a la sanidad (centros sanitarios: centros de salud y hospitales), y al resto de Infraestructuras, como son las estaciones de autobuses, aeropuertos y estaciones de tren, que permiten a la población facilitar la movilidad, para cubrir sus necesidades, laborales, administrativas, comerciales y de ocio.

Por lo tanto, los núcleos de población que carecen de estos servicios, deben estar conectados con un nodo poblacional de influencia rural que sí tenga acceso a los mismos.

Este Estrato tiene carácter orientativo.







Núm. 181

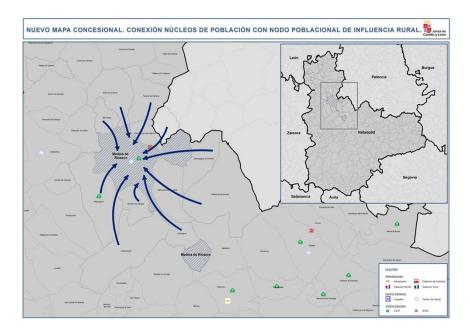
Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46167



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

A continuación se muestra un ejemplo de conexión con núcleos de población con nodo de población de influencia rural.







Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46168

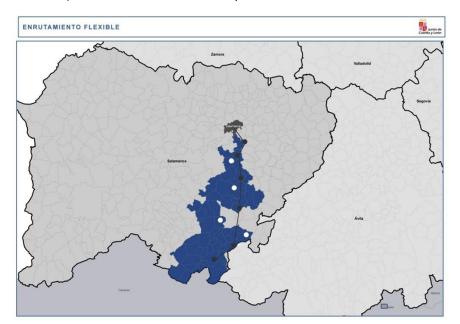


Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Enrutamiento flexible

La conexión de los diferentes núcleos de población con el municipio rural de referencia o área funcional de influencia se realizará a través del sistema de enrutamiento flexible. Este sistema se realizará de manera sostenible, atendiendo a las reservas recibidas en la central de reservas en cada momento.

A continuación, se representan un ejemplo de enrutamiento flexible en el que se puede ver como el itinerario del servicio se adapta para pasar por las localidades con reserva (puntos grises) y no pasar por las localidades sin reserva (puntos blancos). Esta situación sería diferente para cada día.









Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46169



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

b) Conexión de núcleos de población con nodo poblacional de influencia periurbano (Área Funcional Estable).

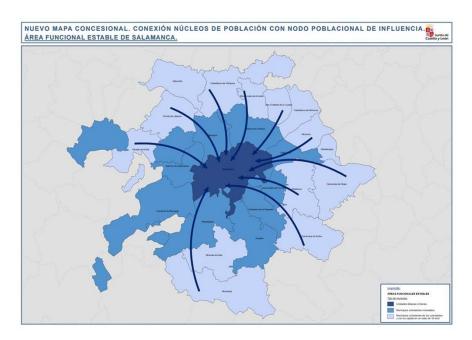
Dentro de este estrato también se recoge la conexión de núcleos de población con nodo poblacional de influencia de un Área Funcional Estable.

Los núcleos de población deben estar conectados con los nodos poblacionales de influencia de las áreas funcionales estables por razón de su proximidad, así se pueden constituir unidades homogéneas que tengan potencialidades y recursos que sean susceptibles de una utilización común.

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

Este Estrato tiene carácter orientativo.

En el siguiente mapa, se ha representado la movilidad dentro de un Área Funcional Estable:









Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46170



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Estrato 2.- Criterio de conexión de los diferentes núcleos de población con el municipio de referencia del área funcional urbana de influencia

a) Conexión con el municipio de referencia

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. El flujo de movilidad se establece en términos de influencia en la prestación de servicios independientemente de su proximidad geográfica.

Su conexión se puede producir bien de forma directa, o bien, a través de la conexión con las infraestructuras de transporte situadas en las diferentes áreas funcionales rurales.

Este Estrato tiene carácter orientativo.

A continuación, se representan los diferentes flujos de movilidad según exista proximidad geográfica o no con el municipio de influencia del área funcional urbana.



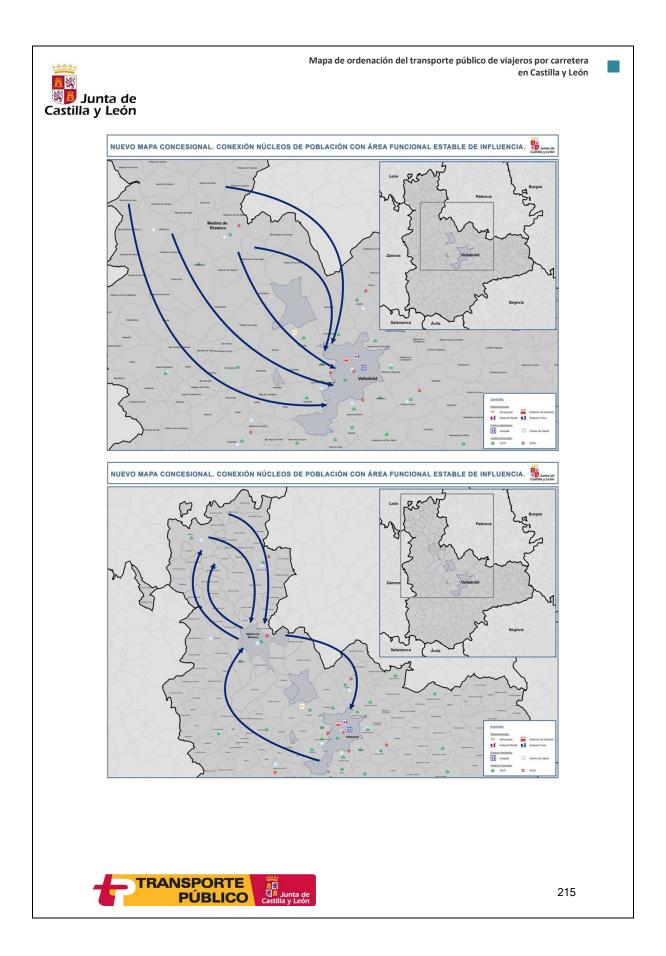




Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46171







Lunes, 19 de septiembre de 2022 Núm. 181

Pág. 46172



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

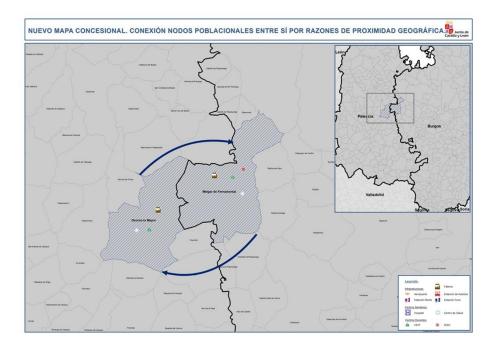
Estrato 3.- Criterio de conexión de los nodos poblacionales entre sí por razones de proximidad geográfica, por razones de influencia socioeconómica, o por conexión con polos industriales.

En este estrato se diferencian tres modos de conexión entre los nodos poblacionales teniendo en cuenta aquellos que comparten ciertos caracteres comunes, que requieren soluciones específicas de movilidad.

a) Conexión de nodos de población con otros nodos de población por razón de proximidad geográfica

Este Estrato tiene carácter orientativo.

En el siguiente mapa, se representan los nodos de población conectados con otros nodos de población por razón de proximidad geográfica. Se señalan, así mismo, los servicios básicos a los que se pueden acceder a nivel laboral (empresas), a nivel sanitario (centros de salud), a nivel educativo (CEIP) y a nivel de infraestructuras (estación de autobús).







Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

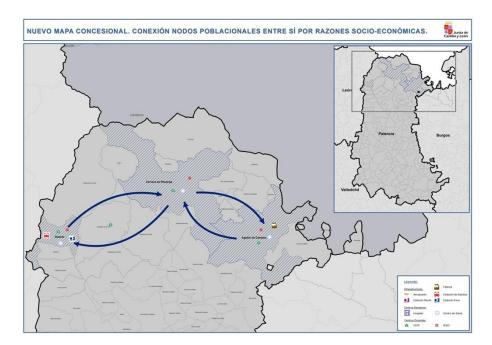
Pág. 46173



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

b) Conexión entre nodos de población por razones socio-económicas

Son aquellos nodos que tienen una relación directa y que por diferentes motivos están íntimamente ligados entre sí, recogiendo en el mismo las diferentes infraestructuras y servicios a los que se pueden acceder. Este Estrato tiene carácter orientativo.







Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

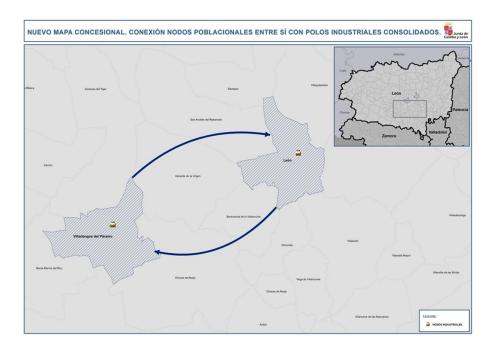
Pág. 46174



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

c) Conexión de nodos poblacionales entre sí con polos industriales.

Los polos industriales son zonas delimitadas cuyo desarrollo económico se trata de conseguir mediante diversas medidas de fomento de la implantación de tejido industrial y, por ello, requiere de una conectividad con el núcleo o núcleos nodales de influencia. Este Estrato tiene **carácter orientativo.**









Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46175



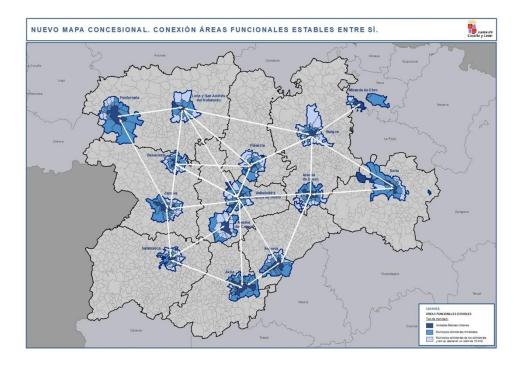
Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Estrato 4.- Criterio de conexión de las áreas funcionales entre sí.

En este flujo se establece la movilidad intra autonómica a través de la conexión entre sí, de los municipios de referencia de las áreas funcionales urbanas, mediante servicios de transporte regular de uso general de viajeros titularidad de la Comunidad de Castilla y León.

En él siguiente mapa se detallan las Áreas Funcionales Estables, que abarcan las nueve capitales de provincia de Castilla y León más las localidades de Aranda de Duero y Miranda de Ebro en Burgos, Ponferrada en León, Medina del Campo en Valladolid y Benavente en Zamora.

Este estrato tiene carácter orientativo.









Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46176



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Estrato 5. -Criterio de conexión con líneas titularidad estatal u otros modos de transporte (aéreo, ferroviario...)

a) Conexión con líneas de titularidad estatal

Se establece la conexión con las diferentes líneas de titularidad estatal que tienen tráficos en la Comunidad de Castilla y León, es decir las denominadas VAC, las cuales ya fueron relacionadas en el documento de diagnóstico, y que sirven de unión entre núcleos de población de Castilla y León con otras Comunidades autónomas.

Así mismo en este estrato, se establece la conexión con otros modos de transporte de viajeros que coexisten con el trasporte de viajeros por carretera, como son el transporte aéreo y el transporte ferroviario.

Las diferentes líneas de los servicios de transporte hacen posible la conexión de los núcleos de población con los diferentes modos de transporte existentes en Castilla y León; con ello se favorece la intermodalidad, es decir se fomenta la combinación e integración de diversos medios de desplazamiento para llegar a un destino, lo que redunda en beneficio de la población de la Comunidad.

Este estrato tiene carácter orientativo.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

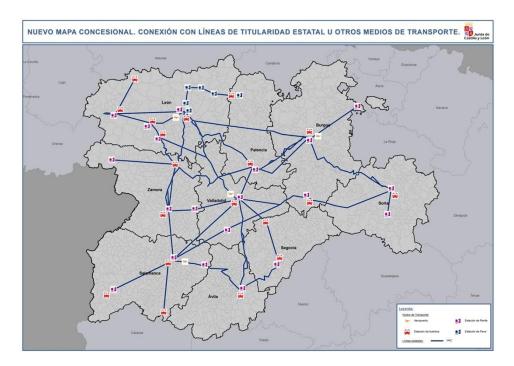
Pág. 46177



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

En el siguiente mapa se señalan las líneas de titularidad estatal (VAC) y las diferentes estaciones de autobuses, las estaciones de ferrocarril, así como los cuatro aeropuertos en la Comunidad Autónoma (Burgos, León, Salamanca y Valladolid).









Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46178



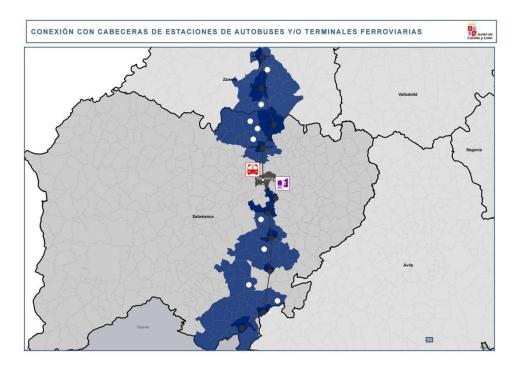
Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

b) Conexión con otros modos de transporte

Se establece la conexión de las diferentes concesiones con los principales nodos intermodales (estaciones, aeropuertos,...).

Este estrato tiene carácter orientativo.

En el siguiente Mapa se muestra un ejemplo de conexión entre 2 concesiones con las cabeceras de las estaciones.



Estrato 6. - Otros flujos de movilidad

A todos los flujos de movilidad señalados anteriormente se añadirían todos aquellos que, durante el desarrollo y ejecución de las distintas fases del mapa pudieran aparecer como consecuencia de una nueva realidad social, económica o territorial.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46179



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.1.5. Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte.

Los requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte en diferentes ámbitos (accesibilidad, conectividad territorial, seguridad, interconexiones modales, etc.), se detallan en los apartados siguientes.

Los criterios que ha de cumplir la oferta de transporte en el nuevo Mapa de ordenación de transportes tienen **carácter vinculante**.

Aunque se desarrolla y concreta en cuanto a sus especificidades en los proyectos de explotación, todos ellos se vinculan a la consecución de los objetivos establecidos por el Eje Estratégico derivado de la modernización y tecnificación del actual sistema de transporte de viajeros.

Con el objetivo de garantizar un sistema de transporte público inteligente (moderno, tecnificado, digitalizado y conectado) se establece una serie de actuaciones cuyo eje fundamental es la modernización del modelo de transporte público de Castilla y León.

Con ello se consigue potenciar:

- Una mayor utilización del sistema de transporte público.
- Promover la eficiencia de los servicios.
- Mejorar la accesibilidad territorial.

La modernización debe incluir tanto a los vehículos como a las tecnologías necesarias para la mejora del servicio y de la información al usuario, coexistiendo con los sistemas tradicionales de pago con el fin de facilitar el acceso a los colectivos que tienen mayor dificultad en la utilización de las nuevas tecnologías:

A) Elementos tecnológicos

En los proyectos de explotación se deben contemplar una serie de elementos tecnológicos, entre los 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 operen con una tarjeta de transporte que







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46180



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



tiene interoperabilidad en toda la comunidad de Castilla y León. Es decir, los sistemas de información y los procedimientos a los que estos dan soporte comparten datos y posibilitan 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: coexisten 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, garantizan el funcionamiento continuado del sistema, proporcionan 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 en los pliegos de las licitaciones, 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 en los citados pliegos de las licitaciones.

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 a lo establecido en el título contractual, relativo al grado de cumplimiento de las características del servicio.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46181



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

➤ 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 se presten en cada momento (bonos rurales, bonos metropolitanos, etc.).
- El pago mediante la tarjeta interoperable que soporte los diferentes títulos de transporte asociados a la tipología de servicios que se presten 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.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46182



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



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





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46183



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

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

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

Centro de control SAE: coexisten 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, que garantizan, 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 en los pliegos de las licitaciones, 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 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: 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) se basa en sistemas de localización geoposicionada por satélite, y comunicaciones de datos de última generación,







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46184



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

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. Debe proporcionar información en tiempo real de la posición de los vehículos y de la ocupación de los mismos, en definitiva, debe permitir 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 recibe dicha información. Para que toda la información esté coordinada, debe remitirse con la periodicidad que se establezca para su análisis y proceso.

3. Página web del contrato y APP para dispositivos IOS y Android: La información suministrada a las personas usuarias de las diferentes rutas debe estar disponible en la página web de cada uno de los nuevos contratos de transporte. Así mismo, se podrá acceder a la información a través de los dispositivos móviles con IOS y Android.

Como mínimo debe estar disponible la información relativa a:

- Horarios de las rutas
- Paradas de las rutas
- Itinerarios de las rutas
- Tarifas de las rutas
- Horario de paso en tiempo real por parada
- Posibilidad de compra anticipada de billetes vía APP y/o página Web

Esta página web permite cumplir con la Directiva 210/40 del Parlamento Europeo para que sea un "Punto de Acceso Autonómico" que sirva de mecanismo para suministrar de información de Castilla y León al "Punto de Acceso Nacional (PAN)".

El "Punto de Acceso Autonómico" contemplado en el Mapa de ordenación de transportes, integra toda la información útil de la oferta y demanda de movilidad







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46185



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

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.

- **4. Sistemas de control de acceso en los servicios de transporte integrado**: se trata de aplicaciones específicas de seguridad para el acceso y control de los servicios de transporte de prestación conjunta.
- 5. Así mismo, a través del mecanismo de la contratación pública estratégica se introducen elementos objetivos de valoración que primen la mejora de los aspectos tecnológicos establecidos como requisitos mínimos de licitación.

B) Vehículos

Los servicios actuales de transporte regular de viajeros por carretera en Castilla y León tienen gran diversidad, conviviendo líneas con largos recorridos, duración de los trayectos más elevada, y vehículos con mayor capacidad y una velocidad comercial mayor, con líneas con recorridos cortos, lo que conlleva una menor duración de los trayectos, muchas paradas y una velocidad comercial menor.

En relación a la flota de **vehículos** los proyectos de explotación deben contemplar una serie de determinaciones, entre los que destacan:

1. Los vehículos adscritos a los diferentes contratos deben cumplir con las especificaciones en materia de accesibilidad que se establecen en las leyes autonómicas, nacionales e internacionales. Se deben atender las necesidades de movilidad de la totalidad de ciudadanos en todos los vehículos, adoptando las medidas técnicas y organizativas necesarias para posibilitar el desplazamiento en condiciones confortables, seguras y autónomas a todas las personas usuarias del servicio. Siendo también accesible la información para todo tipo de personas.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46186



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- 2. Además de las especificaciones en materia de accesibilidad, los vehículos que presten los servicios de los nuevos contratos se les exige unos nuevos requerimientos, como son flota media más moderna, vehículos adaptados, confortabilidad de los vehículos...Se han de aplicar medidores de la calidad del servicio y se requiere el cumplimiento de una serie de estándares preestablecidos cuyo incumplimiento conllevará penalización o variación en las cuantías económicas a percibir.
- 3. Con el objetivo de reducir la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido causado por la combustión del combustible utilizado en la actualidad, se promueve la utilización de vehículos de transporte que utilicen combustibles y tecnologías alternativas más sostenibles, es decir que utilice fuentes de energía renovables de manera eficiente.

Se exige el cumplimiento de la normativa y requerimientos de la Unión Europea relativos a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones y ruidos que le fuesen aplicables a cada uno de los vehículos adscritos a los futuros contratos, en función de su fecha de matriculación o, en su caso, de la fecha de homologación del modelo correspondiente.

Para el cumplimiento de este objetivo se utilizan tecnologías sostenibles, entre las que destaca entre otras, la energía con cero emisiones.

Hasta ahora, las flotas de transporte público funcionan principalmente con fuentes de energía derivada del petróleo (diésel). Con el objetivo de reducir la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido causado por la combustión de este combustible, autoridades y operadores de transporte han introducido combustibles y tecnologías alternativas más sostenibles. Aunque la tecnología diésel ha avanzado en la reducción de emisiones atmosféricas, se prevé una transición ordenada hacia fuentes de energía sostenibles y limpias.

No solo porque las normas de emisión son cada vez más estrictas en cuanto a los autobuses, sino también porque la contaminación del aire no es compatible con la







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46187



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera



sostenibilidad. Ello afecta fundamentalmente a los núcleos urbanos y periurbanos y por tanto a aquellos servicios de transporte vinculados a las Áreas Funcionales Estables (transporte metropolitano). Si bien su implantación en los futuras licitaciones depende del desarrollo tecnológico y de las diferentes especificidades del tipo de transporte de que se trate (corto/largo recorrido, rural/urbano, topográfica, etc.).

Entre las tecnologías sostenibles y que se adaptan a un modelo de transporte de viajeros por carretera de carácter eminentemente interurbano, se puede distinguir entre tecnologías de cero emisiones y otras tecnologías sostenibles.

En este aspecto será determinante la estrategia que sobre la posible utilización de energías alternativas se desarrolle a nivel autonómico y que pueda permitir la incorporación de vehículos no contaminantes a las futuras licitaciones.

Cabe señalar la alineación de la Comunidad Autónoma en relación a Estrategias Industriales Europeas como "Una nueva estrategia industrial para una Europa ecológica, digital y competitiva a escala mundial". Esta estrategia, presentada en marzo de 2020, pretende que las empresas europeas sigan siendo competitivas a nivel nacional e internacional pero asegurando que las industrias sean más ecológicas, más circulares y más digitales, esto se plasma a través de:



El Pacto Verde Europeo es la nueva estrategia de crecimiento de Europa.

Su objetivo esencial es hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro del mundo de aquí a 2050.



COMPETITIVIDAD MUNDIAL

Son necesarias las condiciones adecuadas para que los empresarios transformen sus ideas en productos y servicios reales y para que las empresas de todos los tamaños prosperen y crezcan.

La UE debe aprovechar el impacto, el tamaño y la integración de su mercado único para hacer oír su voz en el mundo y para establecer normas mundiales.



TRANSICIÓN DIGITAL

Las tecnologías digitales están forma en que hacemos negocios.

Permiten que los agentes económicos sean más proactivos, proporcionan a los trabajadores nuevas capacidades y contribuyen a la descarbonización de nuestra economía.

Fuente: Comisión Europea. Una nueva estrategia industrial para una Europa ecológica, digital y competitiva a escala mundial



231

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46188



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León





Continúa señalando la Comisión Europea que la estrategia solo funcionará si "las empresas de los sectores industriales, los Estados miembros, las regiones y las instituciones de la UE aúnan esfuerzos".

Para ello, las iniciativas conocidas como alianzas industriales, cuyos resultados para las baterías, plásticos y microelectrónica han sido muy buenos, se pueden ampliar a otros ámbitos como el hidrógeno limpio.

El funcionamiento del hidrógeno limpio (o verde) funciona cuando el hidrógeno reacciona con el aire, generando electricidad y expulsando agua al exterior en forma de vapor.

La clave se centraría en la obtención del hidrógeno, pues éste requiere para su obtención grandes dosis de energía o la utilización de fuentes de energía no renovables. Como la obtención de hidrógeno verde irá evolucionando a lo largo de los próximos años, se seguirá esta estrategia y se verán los resultados obtenidos para ver su implementación en el sistema de transporte de la Comunidad Autónoma.

A continuación, se muestra un breve resumen de las propiedades más importantes de las tecnologías sostenibles, como por ejemplo:

- .- Autobús híbrido (no enchufable)
- Ahorro de energía gracias al frenado regenerativo: 30% urbano, 15% interurbano
 - Utiliza sobre todo un motor diésel y a veces un motor de gas
 - Autonomía muy limitada en modo eléctrico.
- .- Autobús eléctrico híbrido de carga de oportunidad («híbrido OC»)
 - Funcionamiento más flexible que en el caso del eléctrico OC, mayor eficiencia energética que los híbridos
 - El porcentaje en modo eléctrico depende de la ruta, hasta un 75-85%
- .- Autobús de Gas natural vinculado a la conducción
 - Funcionamiento flexible, autonomía < 500 km
 - Precisa conexión a de red de gas, o suministro directo







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46189



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

.-Autobús de biodiesel

- Funcionamiento flexible, autonomía ilimitada
- Limitado al porcentaje aceptable.
- Se puede combinar con autobús híbrido

.- <u>Autobús de GLP</u>

- Gran autonomía de funcionamiento
- Combustible de gran implantación.
- Mayor consumo.

Las características esenciales que determinan la viabilidad práctica de las tecnologías mencionadas son:

- Autonomía tras repostar o recargar. La autonomía depende de la eficiencia energética del vehículo, de la cantidad de energía almacenada a bordo, del tiempo necesario para el repostaje o la recarga, y de las condiciones de la carretera.
- Capacidad de pasajeros. El peso de los elementos a instalar puede comprometer la capacidad de pasajeros en el caso de los autobuses con sola batería y, en menor medida, en el de los autobuses eléctricos OC. Una menor capacidad de pasajeros podría suponer una limitación durante las horas punta y, en menor medida, durante las horas de menor afluencia.
- Vehículos adicionales para compensar el menor aprovechamiento. Una autonomía inferior tras una carga unido a una menor capacidad de pasajeros y, teniendo en cuenta también una menor fiabilidad implica la necesidad de desplegar o reservar autobuses y conductores adicionales.
- Infraestructura energética. Es posible que se tengan que construir nuevas instalaciones de repostaje o carga. Esto requiere espacio físico, conexiones a redes y licencias en las cocheras, estaciones de autobuses, paradas, etc.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46190



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- Velocidad del vehículo. Algunas tecnologías, o al menos algunos proveedores, tienen una velocidad máxima limitada. Por ejemplo, la velocidad máxima de muchos autobuses eléctricos solo con batería es de 70 km/h.
- Pendientes. Algunas tecnologías presentan problemas a la hora de subir pendientes pronunciadas.

Teniendo en cuenta lo anterior, y del análisis de la configuración territorial de cada una 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.

En todo caso, para la valoración de la sostenibilidad ambiental de la flota de vehículos se utilizaran Índices de Evaluación de la Contaminación vinculados a la mayor o menor capacidad contaminante, mayor o menor número de emisiones o de consumo de combustible.

- 4. En relación a las características de los vehículos (tamaño y capacidad principalmente), se atenderán a las circunstancias de la zona en la que van a prestar servicio los mismos, de tal forma que cumplan con la mayor eficacia y eficiencia con el objetivo perseguido, que no es otro que transportar a la ciudadanía con el menor coste social, económico y medio ambiental posible.
- 5. Por último, respecto de la flota de vehículos la utilización del mecanismo de contratación pública estratégica supone la introducción de elementos objetivos de valoración que primen la mejora de los aspectos relativos a la seguridad, antigüedad y sostenibilidad ambiental de los vehículos por encima de los requisitos mínimos de licitación.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46191



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.2. CRITERIOS RELATIVOS AL SISTEMA ECONÓMICO FINANCIERO DE LOS SERVICIOS

Los criterios relativos al sistema económico financiero de los servicios vienen determinados en los proyectos de explotación de los servicios. Todos los criterios relativos al sistema económico financiero de los servicios tienen carácter vinculante.

2.2.1. Obligaciones de Servicio Público (OSP)

El Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, de aplicación directa a los Estados miembros, define el contrato de servicio público como uno o varios actos jurídicamente vinculantes que recogen un acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público mediante el que se atribuye a éste último la gestión y explotación de un servicio público de transporte de viajeros sometido a obligaciones de servicio público.

Señalando expresamente que, cuando el derecho nacional así lo permita, dicho contrato podrá consistir también en una decisión adoptada por la autoridad competente que revista la forma de acto legislativo o reglamentario o que contenga las condiciones conforme a las que la autoridad de que se trate vaya a prestar por si misma el servicio o a través de un operador interno.

Del conjunto de lo dispuesto en la citada norma europea se deduce que las obligaciones de servicio público podrán imponerse bien en el marco de un contrato de servicio público (este sería el caso de las actuales concesiones de transporte) o bien mediante la aprobación de una regla general de aplicación a todos los transportistas que realicen transportes regulares.

Por tanto, las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos.

Con este fin, el citado Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer o contratar obligaciones de servicio público compensan a los







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46192



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

operadores de servicios públicos por los costes que se hayan derivado y conceden derechos exclusivos en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público.

Por tanto, la Administración financiará aquellos servicios que sean deficitarios, garantizando la sostenibilidad económico-financiera del sistema público de transporte. Así mismo, se obtendrán mayores sinergias y economías de escala.

Los nuevos contratos tienen la consideración de **Obligaciones de Servicio Público** según determina la legislación comunitaria. Este criterio tiene **carácter vinculante**.

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.

Por ello, los proyectos de explotación prevén una compensación de la Administración autonómica derivada de dicha declaración de Obligación de Servicio Público que el operador tiene derecho a recibir por la prestación del servicio. Ello garantiza el mantenimiento del sistema público de transporte y su sostenibilidad financiera.

2.2.2. Estudios económicos

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

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

Una vez asignadas las características específicas se procede a calcular el coste asociado a los diferentes parámetros a considerar en el estudio económico como son:

 Personal.- Es el coste del personal directamente relacionado con la prestación del servicio, con unas horas anuales de conducción por persona, incluyendo en el







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46193



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

mismo todos los costes en los que incurre la empresa (salario base, pluses, pagas extras, seguridad social a cargo de la empresa y del trabajador, etc...).

- Vehículo (s) principal.- Cada tipología de vehículo tiene un precio asociado, un valor residual y un plazo de amortización (nunca superior al de la vida contractual). Lleva aparejados los costes de los elementos auxiliares equipados en el vehículo.
- Vehículo (s) intereses.- Conlleva los costes financieros asociados a la compra del material móvil.
- Vehículo (s) seguros.- Corresponde al seguro obligatorio del vehículo y que varía en función del tipo de vehículo que presta el servicio.
- Costes fiscales.- Se corresponde con los gastos fiscales repercutibles al contrato (ITV, tasas, impuestos, etc...).
- Combustible. -Se considera cada tipo de vehículo con un consumo asociado y un precio del combustible.
- Neumáticos.- Se considera el número de kilómetros anuales a realizar.
- Reparaciones y conservación.- Incluye el personal de reparación, las horas de servicio, las incidencias, piezas, utillaje, etc.
- Costes indirectos.- Considera los gastos de estructura (parte del personal de empresa no directamente relacionado con la conducción pero que es necesario para el funcionamiento de los servicios), las instalaciones, la comercialización de títulos, las encuestas de satisfacción, las campañas de comunicación, taquillas, etc.
- Beneficio industrial.- Partida de beneficio empresarial asociada a cada servicio.

Esta estructura de costes se corresponde con los indicadores de servicio, como son los viajeros totales anuales, vehículos-km anuales, índices de ocupación y expediciones al año.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46194



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.3. CRITERIOS RELATIVOS AL CONTENIDO DE LOS PROYECTOS DE EXPLOTACIÓN DE LAS FUTURAS LICITACIONES

Los criterios relativos al contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones tienen **carácter vinculante**.

Los proyectos de explotación de los nuevos servicios de transporte público regular de viajeros, como consecuencia del rediseño del Mapa de ordenación de transportes tienen el siguiente **contenido mínimo**:

- 1. Antecedentes
- 2. Justificación de la necesidad del servicio
- 3. Objetivos
 - **3.1** Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades de movilidad del mundo rural.
 - **3.2** Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.
 - **3.3** Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo.
 - 3.4 Mejora de la calidad del servicio y modernización de la flota.
 - **3.5** Sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono.
- 4. Objeto
- 5. Ámbito territorial del servicio
- 6. Tráficos a realizar
 - 6.1 Tráficos autorizados
 - 6.2 Cuadro de mandos del servicio
- 7. Planos itinerarios previstos y puntos de paradas
- 8. Número de expediciones a realizar
- 9. Calendario de las expediciones a realizar
- 10. Vehículos del servicio
 - **10.1** Características de los vehículos
- 11. Calidad del servicio
 - 11.1 Información y atención al usuario







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46195



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- 11.2 Criterios de calidad de los servicios
- 12. Medios técnicos y humanos
 - 12.1 Instalaciones fijas precisas (en su caso)
 - 12.2 Medios humanos
- 13. Aspectos medio ambientales
- 14. Accesibilidad del servicio
- 15. Tecnología
 - 15.1 Sistema electrónico de pago (SIEP)
 - 15.2 Sistema de ayuda a la explotación (SAE)
- 16. Plazo previsto para el contrato de la explotación del servicio
- 17. Viabilidad económico-financiera del contrato
 - 17.1 Magnitudes básicas del servicio
 - 17.2 Coste del servicio
 - 17.3 Marco tarifario
 - 17.4 Viajeros del servicio
 - 17.5 Equilibrio económico del contrato
 - 17.5.1 Tarifa base e ingresos
 - 17.5.2 Compensación económica







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46196



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.4. CRITERIOS RELATIVOS AL SISTEMA TARIFARIO

Los criterios relativos al sistema tarifario del nuevo Mapa de ordenación de transportes tienen carácter vinculante.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, regula en el Capítulo III el régimen económico-financiero de los servicios y actividades de transporte terrestre. El artículo 17 de dicha Ley recoge en su punto 1:

"Las empresas transportistas o de actividades auxiliares o complementarias del transporte llevarán a cabo su actividad con plena autonomía económica, gestionándola a su riesgo y ventura."

El sistema tarifario se recoge en el punto 1 del artículo 19: "El régimen tarifario de los servicios públicos de transporte de viajeros de titularidad de la Administración vendrá determinado en los correspondientes contratos de gestión de servicio público".

Señalando en el punto 2 del mismo artículo, entre otras cosas: "Las tarifas....deberán cubrir la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato de gestión de servicio público y permitirán una adecuada amortización de aquellos activos necesarios para su prestación y que hayan de ser aportados por el contratista, así como, un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de productividad y organización."

El sistema tarifario de los servicios de transporte público está basado en una tarifa por kilómetro, según la cual se calcula el importe del billete en función de una tarifa base, expresada en euros por kilómetro, multiplicada por la distancia recorrida en kilómetros entre los puntos de origen y destino.

El sistema de transporte regular de viajeros por carretera en Castilla y León tiene en general una baja demanda, lo que se traduce en una baja ocupación media de los vehículos. Estas tasas de ocupación implican un déficit de explotación ya que los costes operativos son altos mientras que los ingresos por tarifas son relativamente reducidos.

En las zonas metropolitanas y periurbanas la relación entre oferta y demanda es más equilibrada, ya que la demanda es superior a la media de los entornos rurales, donde se producen mayores déficits de explotación.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46197



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

en Castilla y León

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, por una parte, la implantación de un mayor número de rutas bajo la modalidad de transporte a la demanda, permite 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.



El régimen tarifario en la Comunidad de Castilla y León se encuentra recogido en los artículos 13 y 14 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

"Artículo 13.- Régimen tarifario del transporte público

1. La Administración será la responsable de establecer, con sujeción a la normativa general de precios, el régimen tarifario de los servicios de transporte público regular de viajeros y el de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo. Estas tarifas podrán establecer cuantías únicas, límites máximos y límites mínimos.







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46198



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- 2. El régimen tarifario de los servicios públicos de viajeros de titularidad de la Administración vendrá determinado en los correspondientes contratos, pudiendo establecerse, en función de las características de cada contrato, diferentes modalidades tarifarias. La Administración autonómica fomentará la introducción y mantenimiento de un título tarifario que tenga validez en toda la red de transporte público de viajeros de Castilla y León.
- 3. Las tarifas del apartado anterior junto con las demás compensaciones económicas a que, en su caso, tuviera derecho el contratista, deben configurarse con el objetivo de asegurar la equidad, la calidad, la continuidad, la seguridad y el equilibrio económico del servicio. Deberán cubrir, en todo caso, la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato, y permitir una adecuada amortización, así como un razonable beneficio empresarial, en circunstancias normales de producción.
- 4. El procedimiento para la revisión de tarifas se regirá por la normativa vigente en la materia, pudiendo la Administración introducir mecanismos que incentiven el comportamiento eficiente del contratista, especialmente en lo relativo a aquellos componentes que modulen las revisiones en función de la calidad del servicio.
- 5. La Administración incorporará mecanismos de tarifa social y otras ayudas en función de la renta personal y familiar, atendiendo al número de hijos, las familias monoparentales, la edad de las personas usuarias, la discapacidad de las mismas u otras situaciones de vulnerabilidad.2
- "Artículo 14.- Títulos de transporte y coordinación tarifaria.
- 1. La Administración establecerá los requisitos mínimos exigibles para los medios de pago y títulos de transporte empleados en la red de transporte público, pudiendo imponer a los operadores, además de los documentos de control de la explotación previstos en la legislación estatal, la utilización de los sistemas inteligentes de transporte que sean precisos para el control detallado de los costes y los ingresos.
- 2. Los requisitos previstos en el punto anterior tenderán a facilitar el transbordo entre los diferentes servicios que conforman la red de transporte público, potenciando la utilización de regímenes tarifarios multimodales."

En relación a todo ello, y junto a las tarifas bonificadas recogidas en el punto 5 del artículo 13 de la Ley anteriormente citado, con el nuevo Mapa de ordenación de transportes se implantan una serie de bonos (además del título billete ordinario -mínimo de percepciónque es la tarifa común para toda la Comunidad Autónoma), cuyas variaciones dependen de un







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46199



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

índice proporcionado por la Administración del Estado, y que Castilla y León aplica por igual a todos los servicios), para favorecer el transporte en determinadas zonas, como son:

• Bono rural tarifa plana:

- Bono rural de transporte con tarifa plana anual reducida para las personas usuarias del transporte a la demanda en las zonas rurales. Dicho Bono es un sistema de pago para las rutas de transporte rurales de la Comunidad de Castilla y León, que permite controlar el acceso de viajeros a las mismas.
- Operativa del Bono rural: el mecanismo de validación de acceso se realiza mediante código QR. El usuario que accede a los servicios debe contar con un código QR en su teléfono móvil o con una tarjeta de transporte con un código QR, creada a tal efecto

Así mismo, el sistema debe contar con 2 aplicaciones móviles (APP's), una para los conductores y otra para las personas usuarias.

- La aplicación de los conductores sirve para que éstos, previa autenticación (indicando la línea, expedición, etc. que va a realizar), antes de la realización de cada servicio, lean el código QR de los viajeros (bien a través del código que estos se hayan descargado de la aplicación para los ciudadanos, bien a través de la tarjeta de transporte rural).
- La aplicación de los usuarios sirve para que éstos se descarguen un código QR único, personal e intransferible, que les permite montarse en los diferentes vehículos del sistema, sin ningún coste para los mismos.

Los usuarios podrán utilizar la aplicación, que se pueden descargar del market para los dispositivos iOS o Android, o utilizar una tarjeta de transporte, creada ex – profeso, con un código QR individual que permite el acceso a los servicios de transporte del sistema.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46200



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- Ventajas de la utilización del Bono rural:
 - Implantar tecnología en las zonas rurales de la Comunidad Autónoma.
 - Control de acceso y uso de los servicios de transporte a la demanda.
 - Las APP's son gratuitas para los diferentes usuarios (conductores y viajeros)
- Logotipo de la tarjeta del Bono rural:



 Bonos metropolitanos: la existencia de este tipo de bonos favorecen y fomentan el transporte en las áreas metropolitanas de Castilla y León. Se pueden utilizar en las áreas funcionales estables de Castilla y León ya recogidas en el Anexo I de diagnóstico.

Dentro de los bonos metropolitanos, coexisten bonos para determinados perfiles de viajeros (por edad, por pertenecer a algún colectivo específico, etc.), con otros que se aplican a toda la ciudadanía, de tal manera que todos los bonos favorecen la recurrencia a la hora de viajar.

Además de estos bonos, existen otros descuentos que afectan a las familias numerosas. Actualmente los descuentos aplicables a familias numerosas son:

 20% de descuento en los viajes interurbanos metropolitanos para las familias numerosas de categoría general.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46201



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- 50% de descuento en los viajes interurbanos metropolitanos para las familias numerosas de categoría especial.
- Bonos interoperables: son bonos utilizables en todo el territorio y en los sistemas de transporte titularidad de la Junta de Castilla y León, que permiten su utilización en todos los servicios de titularidad autonómica.
- Bono escolar: para todos aquellos escolares con derecho a transporte gratuito de acuerdo con la Orden EDU/926/2004 y el Decreto 13/2019, de 16 de mayo, con validez para cada curso lectivo, con franja horaria de 7-9 y 13-15 y validez diaria de lunes a viernes. Recoge la información esencial de cada alumno equipos QR o similares bien a través de tarjeta u otros modos (sticker, pulsera) que registren el acceso y bajada del autobús u otras medidas de seguridad en ruta.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46202



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.5. CRITERIOS RELATIVOS AL MODELO DE GOBERNANZA DEL TRANSPORTE

Los criterios relativos al modelo de gobernanza del transporte del nuevo Mapa, la coordinación entre administraciones o modos de transporte y la implantación de planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano vienen establecidos en la nueva Ley 9/2018 de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

En su artículo 52 de la referida Ley señala como instrumentos de planificación, ordenación y coordinación del transporte los siguientes:

- El Mapa de ordenación de transportes
- Los consorcios de transporte u otras entidades locales asociativas que estén dotadas de competencias como autoridad de transporte público
- Los planes de movilidad sostenible
- La prestación de transporte público intermodal de viajeros en taxi en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio
- La coordinación de paradas
- Cualquier otro instrumento que en su momento se establezca por norma con rango legal

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 que desde el punto de vista organizativo pueda ser configurado.

Es de vital importancia la coordinación del transporte público entre Administraciones y entre modos de transporte, para ello el nuevo Mapa de ordenación de transportes es una herramienta básica de ordenación del mismo.

El desarrollo de un nuevo modelo de transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León exige disponer de una estrategia de acción compartida entre las diferentes







Núm. 181 Lunes, 19 de

desarrollan sus respectivas políticas públicas.

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46203



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Administraciones Públicas actoras de la movilidad en aquellos ámbitos territoriales donde

Se trata, en definitiva, de destinar los recursos en función de una acción común que implique compromisos de coordinación y cooperación tanto "ad intra" como "ad extra" entre las diferentes Administraciones con competencias sobre el transporte público. Es preciso pues, lograr la coordinación administrativa sobre aquellos ámbitos susceptibles de producir duplicidades y lograr así, un uso eficiente de los recursos públicos.

Esta acción común tiene especial transcendencia también en el logro de una orientación de los servicios de transporte hacia la ciudadanía lo cual supone incidir en fórmulas de **participación activa** a las que se hace referencia en los apartados referidos a la difusión y participación pública del presente Mapa, que potencian el acceso telemático de los ciudadanos a la red de transporte público y su interrelación a través de medios electrónicos.

En relación con la acción común "ad intra", podemos señalar la integración de todos los servicios de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Administración autonómica bajo una misma unidad de gestión, lo cual implica que hay un único gestor autonómico del transporte (tanto del transporte regular de uso general como el especial/escolar). Se puede gestionar el transporte regular a través de una "Autoridad Única del Transporte" y se puede crear, en caso necesario, entes supralocales de coordinación.

En el desarrollo de una **acción común** "ad extra" es de vital importancia la coordinación del transporte público entre las diferentes Administraciones y entre modos de transporte, en este sentido el artículo 52 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, establece el marco legal de actuación al regular los instrumentos específicos de planificación, ordenación y coordinación del transporte.

Entre ellos, en su apartado b) se hace expresa referencia a "Los Consorcios de transporte u otras entidades locales asociativas que estén dotadas de competencias como autoridad de transporte público".







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46204



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

En el artículo 55 de la referida Ley se regulan los **Consorcios de Transportes** al establecer que:

- "1. Los consorcios de transporte son entidades de derecho público, con personalidad jurídica propia y diferenciada, creadas por varias Administraciones Públicas o entidades integrantes del sector público institucional o con participación de entidades privadas para el desarrollo de las competencias relacionadas con el transporte público.
- 2. Los consorcios de transporte se regirán por lo dispuesto en la normativa estatal básica de aplicación, en la autonómica de desarrollo y en sus propios estatutos.
- 3. La constitución de los consorcios de transporte se realizará mediante convenio de las Administraciones Públicas integrantes del mismo.
- 4. En los estatutos de los consorcios de transporte se determinará el ámbito territorial y funcional de actuación, su régimen de adscripción, y la estructura, organización, competencias y régimen de funcionamiento de sus órganos, previéndose en todo caso la forma de cumplir con los compromisos de financiación adquiridos."

Por otra parte, el apartado 5 del mismo artículo regula el ejercicio de la coordinación administrativa en materia de transportes mediante la asunción por una **entidad local asociativa** de las previstas en la normativa de régimen local. Todo ello previa la suscripción de un convenio administrativo con la administración autonómica en el que se fijen las fórmulas de coordinación necesarias.

Así, se consideran como elementos coordinación cuya inclusión se estima deberían recoger como contenido mínimo los convenios que se suscriban para el ejercicio de las competencias de transporte público de viajeros por la Mancomunidad de interés general urbana dentro de su ámbito territorial de actuación, las siguientes:

- Servicios de transporte publico regular de viajeros por carretera objeto de coordinación, destacando entre ellos:
 - Los que transcurren íntegramente por el ámbito territorial de la Mancomunidad de interés general urbana, cuando, empiecen y acaben en dicho territorio, o en caso de salir del mismo, no tengan tráfico autorizado fuera del mismo.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46205



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- Servicios parciales comprendidos en concesiones de transporte de viajeros por carretera, competencia de la Comunidad de Castilla y León, respecto a los tramos fragmentarios de las respectivas concesiones que se encuentran íntegramente comprendidos en el ámbito territorial de la Mancomunidad de interés general urbana.
- En su caso, los servicios de transporte integrado, es decir, aquellos que prestan servicios de transporte escolar a través de concesiones de uso general, por medio de las correspondientes reservas de plazas a través de la Consejería con competencias en materia de educación.
- Itinerarios, paradas, frecuencias y horarios de cada servicio: Criterios
 de coordinación de paradas y sinergias entre los distintos servicios,
 criterios para la realización de tráficos urbanos y/o interurbanos por los
 distintos servicios de transportes y criterios para el establecimiento de
 la ubicación de intercambiadores de transporte.
- La ordenación, gestión incluida, en su caso, la licitación, coordinación, control, inspección y sanción, respecto de los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés de la Mancomunidad y/o que le hayan sido atribuidos. todo ello en coordinación con la consejería competente en materia de transporte.
- El establecimiento y revisión del régimen tarifario para la prestación de los servicios en el ámbito territorial de la Mancomunidad, así como fijar las cantidades a recibir por las empresas operadoras de transporte con arreglo a lo establecido en los contratos. Criterios generales para la integración tarifaria de los distintos servicios de transporte y la implementación de tarjetas unificadas interoperables.
- Elaboración, en colaboración con la Consejería competente en materia de transportes, del Plan de movilidad sostenible de transporte metropolitano, como instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en el área funcional estable, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 56 y 58 de la Ley 9/2018, de 20 de





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46206



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. Criterios relativos a las condiciones de prestación de los servicios por los actuales operadores, hasta la aprobación del Plan de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

- Criterios de distribución de las aportaciones o subvenciones recibidas de las distintas Administraciones, de acuerdo, en su caso, con el contenido de los contratos vigentes, o bien, de conformidad con lo previsto en el Plan de movilidad sostenible de transporte metropolitano.
- La financiación de los servicios de transportes, incluyendo tanto los ingresos procedentes de la explotación del servicio como los derivados de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, los procedentes de los municipios incluidos en el ámbito territorial de la Mancomunidad de interés general urbana y los procedentes de la Administración del Estado o de las Instituciones de la Unión Europea.
- Criterios relativos a la financiación de propuestas de intensificación de servicios, servicios adicionales o nuevos servicios de conformidad con lo determinado por el artículo 11 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León.
- Establecimiento de la imagen unificada del sistema de transportes.

Dentro de los instrumentos de coordinación y cooperación interadministrativos es de especial transcendencia la figura de los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano (artículo 58 de la Ley referida) que se convierten en el instrumento para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las Áreas Funcionales Estables. En ellos, es preciso destacar, que de constituirse un Consorcio de transporte o suscrito un convenio con una entidad local asociativa (Mancomunidad de Interés General Urbana) su elaboración deberá incluirse dentro de las fórmulas de coordinación establecidas en el referido convenio interadministrativo.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46207



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

El contenido mínimo de un Plan de Movilidad sostenible de transporte metropolitano será el siguiente:

- a) Fase de diagnóstico:
- b) Fase de plan de actuaciones: comprenderá, como mínimo, los siguientes aspectos:
 - 1º Medidas de control y ordenación del tráfico.
- 2º Medidas medioambientales relativas al ruido, calidad del aire o huella de carbono.
 - 3º Regulación y control de acceso y estacionamiento en centros urbanos.
 - 4º Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público. Especialmente en lo relativo a la coordinación entre el transporte urbano y metropolitano de viajeros en autobús o en vehículos turismo.
 - 5º Establecimiento de puntos de parada de transporte interurbano dentro de los núcleos urbanos y la definición de posibles intercambiadores de transporte.
 - 6º Desarrollo de medidas de integración tarifaria de los diferentes modos de transporte público.
 - 7º Potenciación de estacionamientos de disuasión.
- 8º Ordenación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
 - 9º Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta a través de la construcción de espacios para el peatón y el ciclista.
 - 10º Regulación de las actividades de carga y descarga de mercancías.
 - 11º Perspectiva de género en el análisis de la movilidad.
 - c) Indicadores de seguimiento: Para poder realizar un control y seguimiento de la eficacia de las actuaciones propuestas se definirán una serie de indicadores de seguimiento, aplicándose como mínimo los siguientes:







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46208



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

1º Criterios de evaluación y selección para los distintos instrumentos y actuaciones.

2º Monitorización específica de cada una de las actuaciones e instrumentos del plan de movilidad sostenible, y de forma agregada en programas. Para ello se asegurará un adecuado sistema de recogida y procesamiento de datos sobre la marcha de las actuaciones del plan.

3º Revisiones periódicas globales del conjunto del plan, con objeto de comprobar la consecución de los objetivos globales planteados.

- d) Mecanismos de financiación de las medidas propuestas.
- e) Análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales.

Los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano no plantean una vinculación, más allá de las que puedan derivarse de los criterios establecidos en este punto relativo a los criterios de gobernanza del transporte.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46209



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.6. CRITERIOS RELATIVOS A LOS DERECHOS SOCIALES Y LABORALES DERIVADOS DE LAS FUTURAS LICITACIONES

Los criterios relativos a los **derechos sociales y laborales** derivados de las futuras licitaciones tienen carácter **vinculante**.

a) Contratación pública estratégica

Con la contratación pública estratégica se pretende la utilización de la contratación no exclusivamente como un medio de obtener servicios por parte de la administración, sino como una herramienta de la política económica y del mantenimiento del nivel de empleo, convirtiendo así los procedimientos de contratación en elementos transversales con un enfoque que integre el desarrollo económico y la cohesión social de nuestra Comunidad Autónoma.

Para todo ello se necesitan unas reglas para el establecimiento de las prescripciones técnicas que van a regir los nuevos contratos. Los nuevos servicios de transporte público se basan en las concesiones preexistentes en cada zona geográfica afectada, por tanto en los pliegos de prescripciones técnicas se atiende en cuanto a los requerimientos para su prestación a una serie de cumplimientos u obligaciones de los nuevos prestatarios en diversas materias (mantenimiento o mejora del nivel de empleo, mantenimiento del tejido empresarial, mejora de la calidad del servicio y modernización de la flota, sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono).

Se fijan unos criterios cualitativos para la evaluación de ofertas, que incorporen cláusulas sociales en la adjudicación y ejecución de contratos. Y por último establecer unos criterios y reglas para la adjudicación de los nuevos contratos.

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 como la contratación de personas desfavorecidas o de difícil empleabilidad, se muestra como eficaz instrumento para conseguir, entre otros logros, la generación de empleo y la cohesión social. Se entiende por aspectos sociales aquéllas políticas públicas que tienen por objeto conseguir







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46210



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

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.







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46211



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



b) Dialogo Social

El 23 de octubre de 2008 se publicó la Ley 8/2008, de 16 de octubre para la creación del Consejo del Diálogo Social y regulación de la participación institucional.

El Diálogo social es el proceso de negociación y concertación en materias económicas y sociales, así como en otras de interés general, desarrollado entre la Junta de Castilla y León y los sindicatos y las organizaciones empresariales más representativos de la Comunidad Autónoma.

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.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46212



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en 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.

Sin embargo el Dialogo social en Castilla y León es anterior a la publicación de esta Ley, de hecho 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 Diálogo Social en Castilla y León, éste ha propiciado acuerdos concretos sobre distintas materias de interés social y económico. De ahí, que existan también Acuerdos previos a la citada Ley.

Durante el año 2019 se han firmado los siguientes Acuerdos:

- Plan anual de Políticas de Empleo para el año 2019 (PAPECYL 2019)
- Acuerdo Especial de refuerzo de las políticas de empleabilidad de la juventud de Castilla y León 2019-2020
- Acuerdo del Consejo del Diálogo Social de Castilla y León sobre la revisión del III
 Acuerdo Marco para la Competitividad e Innovación Industrial de Castilla y León 2014-2020.
- Acuerdo del Diálogo Social de Castilla y León sobre la extensión de las competencias del Servicio de Relaciones Laborales (SERLA)







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46213

Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Entre las distintas medidas, destacan las relacionadas con la mejora de la cualificación de los trabajadores y el mantenimiento de los puestos de trabajo. Por ello y dentro del proceso de concertación derivado del Dialogo Social, se deben abordar los aspectos relativos a la subrogación laboral de los trabajadores, con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en las determinaciones de planificación (Anexo II), Eje Estratégico relativo a la sostenibilidad social y objetivo genérico "Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo".

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





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46214



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.7. CRITERIOS VINCULADOS A LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Los criterios vinculados a la sostenibilidad ambiental del sistema tienen carácter orientativo.

Serán los proyectos de explotación los que concretarán esa vinculación, siendo, en algunos casos, vinculante la obligatoriedad de prestación de servicios bajo unas determinadas premisas medioambientales, no obstante, a continuación se señala las premisas fundamentales de actuación.

En materia de medio ambiente, la regulación básica estatal y la autonómica de desarrollo deben asegurar, por imperativo del artículo 45 de la Constitución, la protección y preservación del medio ambiente, para lo cual un marco básico y común es absolutamente indispensable.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, tal y como se recoge en su artículo 1.

La citada ley se asienta en la competencia exclusiva del Estado en materia de legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección.

La evaluación ambiental resulta indispensable para la protección del medio ambiente. Facilita la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación de los planes y programas. Y a través de la evaluación de proyectos, garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales concretos que se puedan generar, al tiempo que establece mecanismos eficaces de corrección o compensación.

Dicha Ley fue modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, que se dicta con el fin de completar la incorporación a nuestro ordenamiento de la Directiva 2014/52/UE, del







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46215



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril, por la que se modificó la Directiva sobre evaluación del impacto ambiental de proyectos (Directiva 2011/92/UE).

En el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental se recoge el objeto y la finalidad de la dicha ley:

"Artículo 1: Objeto y finalidad.

- 1. Esta ley establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible, mediante:
- a) La integración de los aspectos medioambientales en la elaboración y en la adopción, aprobación o autorización de los planes, programas y proyectos;
 - b) el análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables;
- c) el establecimiento de las medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente;
- d) el establecimiento de las medidas de vigilancia, seguimiento y sanción necesarias para cumplir con las finalidades de esta ley.
- 2. Asimismo, esta ley establece los principios que informarán el procedimiento de evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, así como el régimen de cooperación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas a través de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente."
- El Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León es el instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León. Planificación que se lleva a cabo tras un análisis y diagnóstico previo de la situación actual. Los aspectos ambientales son contemplados específicamente en el documento ambiental que acompaña al contenido del presente Mapa de ordenación de transportes (Evaluación Ambiental Estratégica, Tramitación Ambiental)







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46216



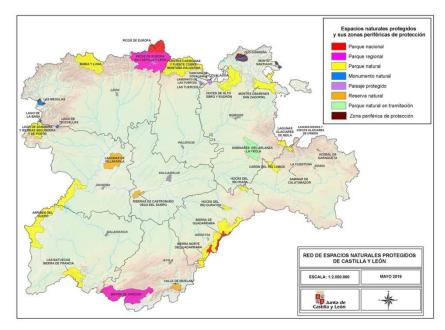
Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Por otra parte, la Red Natura 2000 creada mediante la Directiva 92/43/CEE, de Conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre, constituye la mayor apuesta de conservación realizada hasta la fecha en Europa. Se trata de una red ecológica de ámbito supranacional que tiene como objetivo contribuir a la preservación de la biodiversidad en el continente a través del establecimiento de un marco de actuación común para la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre.

La Red Natura 2000 de Castilla y León supone el 16,63% de la Red Natura 2000 de España y el 2,37% de la superficie a nivel europeo, lo que da idea de la gran biodiversidad de la Comunidad Autónoma.

En relación a este punto, las nuevas líneas de transporte por carretera que se establecen en el Mapa de ordenación de transportes discurren por las mismas carreteras que las líneas actuales.

En el siguiente mapa se recoge la red de espacios naturales protegidos de Castilla y León:



Fuente: página web de la JCyL







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46217



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Tal y como se recogen en el mapa anterior, en Castilla y León existen los siguientes espacios naturales protegidos, que se enumeran a continuación:

Parques Nacionales	Picos de Europa Sierra de Guadarrama
Parques Regionales	Picos de Europa Sierra de Gredos
Parques Naturales	Lago de Sanabria Cañón del Río Lobos Hoces del Duratón Arribes del Duero Fuentes Carrionas y Fuente Cobre Las Batuecas-Sierra de Francia Hoces del Río Riaza Montes Obarenes-San Zadornil Hoces de Alto Ebro y Rudrón Laguna Negra y Circos Glaciares de Urbión Sierra de Guadarrama (Segovia y Ávila) Laguna Glaciares de Neila

Reservas Naturales	Valle de Iruelas Sabinar de Calatañazor Riberas de Castronuño Lagunas de Villafáfila Reserva Natural de Acebal de Garagüeta
Monumentos Naturales	Lago de la Braña Lago Truchillas La Fuentona Ojo Guareña Monte de Santiago Las Médulas
Espacios Naturales	Sierrra de la Demanda Sierra de Ancares Candelario Sierra de Urbión Pinar de Hoyocasero Hayedo de Riofrío de Riaza Covalagua Las Tuerces Sierras de la Paramera y la Serrota La Yecla Valles de San Emiliano (Valles de Babia y Luna) El Rebollar Sierra de la Culebra Quilamas Hoces de Vegacervera La Laguna de Nava Cerro Pelado

La mejora de las condiciones ambientales de Castilla y León, al mismo tiempo que se impulsa una gestión pública empresarial y ciudadana comprometida con el medio ambiente



261

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46218



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

para alcanzar un desarrollo sostenible es uno de los objetivos a conseguir. Para ello, el Mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León se diseña como una política eficiente que contribuye a prevenir y limitar la incidencia del transporte sobre el medio ambiente garantizando un entorno competitivo que favorezca la actividad empresarial.

La prestación de los servicios de las diferentes rutas se deben prestan con vehículos que cumplen con la normativa que les es de aplicación en lo concerniente a la emisión de gases y ruido. 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. Este aspecto ha sido objeto de tratamiento en el apartado 2.3 del presente documento en relación con los criterios relativos a la modernización de la flota de vehículos.

La implantación de medidas de eficiencia energética en el transporte buscan reducir el consumo energético y con ello reducir las emisiones de CO2, cumpliendo así con los objetivos establecidos por la Estrategia Europea.

En el sector del transporte, que es el principal consumidor energético debido a la gran extensión de nuestra Comunidad Autónoma- las medidas a aplicar lo hacen mucho más eficiente:

- Modificación en la movilidad hacia modelos de movilidad más racionales y eficientes: cambio racional hacia el transporte público reduciendo el privado, así como mejora en las técnicas de conducción y utilización de combustibles alternativos como el gas natural comprimido y los gases licuados del petróleo.
- Difusión y fomento del uso eficiente de los medios de transporte tanto actuales como futuros mediante la gestión eficiente de flotas de transporte.
- Adecuación y planificación de las infraestructuras de transporte, que favorecen además la incorporación de los nuevos vehículos alternativos.
- Desarrollo y utilización del vehículo eléctrico e híbrido enchufable en nuestra
 Comunidad u otros modelos energéticos no contaminantes.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46219



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

En cualquier caso se utilizan los vehículos tecnológicamente más avanzados posibles y que reducen en mayor medida la emisión de gases contaminantes.

Los vehículos propulsados con energías alternativas a los combustibles fósiles tradicionales están llamados a formar parte de la movilidad sostenible en el transporte, tanto en las ciudades como en las carreteras, debido a sus beneficios en materia de diversificación energética y reducción de la dependencia de los productos petrolíferos, así como por la reducción de emisiones de CO2 y de otras emisiones contaminantes y de efecto invernadero, ayudando por tanto a mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades y a disminuir la contaminación acústica y, favoreciendo además el consumo de energías autóctonas, especialmente de fuentes renovables.

En este contexto, la Comisión Europea en diciembre de 2019 ha presentado el llamado "Pacto Verde Europeo" que consiste en un ambicioso paquete de medidas que deben de permitir que las empresas y los ciudadanos europeos se beneficien de una transición ecológica sostenible y conseguir que Europa sea climáticamente neutro. Europa bebe reducir las emisiones del transporte más y con más rapidez. El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de efecto invernadero, y el Pacto Verde busca reducir estas emisiones el 90 % de aquí a 2050. La movilidad automatizada y los sistemas inteligentes de gestión del tráfico harán que el transporte sea más eficiente y menos contaminante. Se impulsará el suministro de combustibles alternativos sostenibles para el transporte, de aquí a 2025, y se necesitará aproximadamente un millón de estaciones públicas de recarga y repostaje para los 13 millones de vehículos de emisión cero y baja emisión que se esperan en las carreteras europeas. El Pacto Verde Europeo apuesta por la contaminación cero para proteger a los ciudadanos y los ecosistemas europeos, y por ello, la Comisión adoptará un plan de acción para prevenir la contaminación del aire, del agua y del suelo.

Existen en Castilla y León una serie de Estrategias relacionadas con el Impacto ambiental:

♣ <u>La Estrategia regional contra el cambio climático en Castilla y León 2009-2012-2020</u> es un documento que define las políticas autonómicas de mitigación de las emisiones de gases causantes del efecto invernadero. En dicho documento se define y programa







Lunes, 19 de septiembre de 2022 Núm. 181

Pág. 46220



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

actuaciones normativas, inversoras, de gestión, formativas, divulgativas y de fomento que permitan una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Sus objetivos, por tanto, son impulsar, coordinar y evaluar las actuaciones de lucha contra el cambio climático en las diferentes políticas sectoriales desarrolladas por la administración de Castilla y León. Entre los objetivos concretos hay que destacar, entre otros:

- Fomento de una movilidad más sostenible, elaborando planes de movilidad para conseguir una disminución del uso de vehículos.
- Incremento de las personas que usan el transporte público en detrimento del transporte privado.
- Promoción de la renovación de la flota de vehículos.
- Potenciar la intermodalidad en el transporte.
- Fomento de las nuevas tecnologías con el fin de gestionar de manera más eficiente el transporte.

La estrategia regional contra el cambio climático en Castilla y León 2009-2012-2020, se divide en una serie de programas en función de su ámbito de aplicación y cada uno de ellos en una serie de medidas a aplicar para la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero. Dentro del programa de transporte interurbano destacan tres medidas:

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.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46221



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- 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 las mismas.
 - 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







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46222



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



❖ La Estrategia para la mejora de la calidad del aire en Castilla y León es otra de las estrategias importantes relacionadas con el impacto ambiental. La calidad del aire se caracteriza por la cantidad de sustancias contaminantes presentes en la atmósfera, ya sean gases o partículas y aerosoles y que pueden ser perjudiciales para la salud de las personas, la vegetación o el medio ambiente en general. En España la mejora de la calidad del aire y la protección de la atmósfera se basan en la prevención, vigilancia y reducción de los efectos perjudiciales que estas sustancias contaminantes tienen.

Se aplican, por tanto, unos protocolos de calidad del aire para cumplir con los estándares en Castilla y León.

Dentro de dicha estrategia se elaboran una serie de objetivos síntesis, que en el sector de la movilidad y el transporte destacan:

- Objetivo de síntesis 4: Promoción y fomento de medios de transporte sostenibles (bicicleta, desplazamientos peatonales y transporte público) en detrimento del uso del vehículo privado motorizado.
- Objetivo de síntesis 7: Favorecer las conexiones por transporte público, incidiendo en una mayor intermodalidad y empleando nuevas tecnologías de gestión eficiente en el transporte urbano e interurbano.
- Y por último, destacar el <u>Plan Nacional del Control de la Contaminación Atmosférica</u>. En el ámbito de la sostenibilidad en el transporte, las prioridades de actuación se dirigen hacia:
 - La renovación de los medios de transporte mediante la implantación de infraestructuras para el suministro de fuentes de energía alternativa y las nuevas tecnologías de tracción.
 - La gestión de la demanda de movilidad a través de diferentes medidas, en particular el desarrollo e implantación de planes de movilidad por parte de Entidades locales y entes supramunicipales, centros de actividad y grandes empresas.







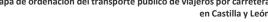
Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46223



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- La promoción de la intermodalidad como elemento básico de la eficiencia, favoreciendo los medios más sostenibles —transporte público colectivo, modos no motorizados y sistemas de movilidad compartida— en el entorno urbano y metropolitano; y para la media y larga distancia, el ferroviario y marítimo para las mercancías, y el ferroviario y el transporte público para los viajeros.
- La gestión eficiente de la energía por los sistemas y medios de transporte, y en la edificación (terminales de transporte, talleres, etc.).

Por otra parte, se debe cumplir con la normativa europea sobre emisiones contaminantes, que recoge el conjunto de requisitos que regulan los límites aceptables para las emisiones de gases de combustión interna de los vehículos nuevos vendidos en los Estados Miembros de la Unión Europea. En concreto debe cumplir el Reglamento (CE)nº595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE)nº715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE.

En relación a conseguir reducir el impacto ambiental en el uso de vehículos de los nuevos contratos de transporte, hay que cumplir la normativa recogida en 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.

En su artículo 1 recoge el Objetivo y finalidad de dicha Directiva: "La presente Directiva exige que los Estados miembros garanticen que los poderes adjudicadores y la entidades adjudicadoras, en la contratación pública relativa a determinados vehículos de transporte por carretera, tengan en cuenta los impactos energético y medioambiental de éstos durante su vida útil, incluidos el consumo de energía y las emisiones de CO2 y de determinados contaminantes, con la finalidad de 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".







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46224



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

tera eón

Así mismo, también se debe dar un adecuado cumplimiento de la normativa estatal y autonómica en materia de generación y manejo de residuos peligrosos que se generan (pilas y baterías usadas, aceites, combustibles, neumáticos, líquidos, luminaria, etc.).

En concreto, los adjudicatarios de los contratos del nuevo Mapa deben cumplir con la siguiente normativa:

- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera y su reglamento de desarrollo, Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la calidad de aire.
- Ley 15/2010, de 10 de diciembre, de Prevención de la Contaminación Lumínica y del Fomento del Ahorro y Eficiencia Energéticos Derivados de Instalaciones de Iluminación.
- Ley 37/2003, de 17 de Noviembre, del Ruido) y su reglamento de desarrollo, Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León.

Y por último hay que señalar, que la implantación en el Mapa de ordenación de transportes de servicios de transporte a la demanda mejora la eficiencia medioambiental del sistema de transporte, al evitar que vehículos vacíos circulen por las carreteras, ya que sólo circularan cuando haya reserva de plaza. Todo ello beneficia la reducción de emisiones de gases.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46225



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.8. CRITERIOS RELATIVOS A LAS NORMAS DE CALIDAD

Los criterios vinculados a las **normas de calidad aplicables** tienen carácter **vinculante**.

Serán los proyectos de explotación los que concretarán esa vinculación, no obstante, a continuación se señala la premisa de trabajo en la que la Administración autonómica abordará los objetivos relativos a la calidad del servicio.

La calidad del servicio es un factor fundamental en la promoción del transporte público, por lo que es necesario conseguir unos niveles de calidad en la explotación de las rutas que componen los servicios del nuevo Mapa de ordenación de transportes. Por tanto, en los contratos que conforman el nuevo modelo de movilidad en Castilla y León se realiza la implantación de un **Plan de calidad**.

Este Plan de calidad sirve de referencia a los operadores de los compromisos de calidad de éstos, con las personas usuarias. Los operadores dotan a los contratos de los instrumentos adecuados incorporando dichos objetivos a los resultados de la gestión. Las personas usuarias del transporte tienen unas expectativas y una percepción de la calidad en términos realistas que son medibles y fáciles de utilizar.

Los objetivos principales que tiene el Plan de Calidad de transporte de viajeros por carretera son los siguientes:

- Implantar un modelo de calidad
- Establecer criterios de referencia obligatorios.
- Introducir elementos de evaluación.
- Impulsar los procesos de certificación.
- Regular la repercusión económica de los requisitos exigidos.

Es decir el Plan de Calidad tiene como objetivo recoger un modelo de calidad de cumplimiento general, en el que se definen los requerimientos mínimos de prestación del servicio, así se garantiza la mejora continua, se promueve la eficiencia y se potencia la utilización del sistema de transporte público.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46226



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

Así mismo se establecen unos criterios de referencia obligatorios homogéneos, en el que se incluyen los niveles de exigencia, los indicadores de cumplimiento y los sistemas de medición. Para ello se introducen los elementos de evaluación adecuados y suficientes para procurar la evolución en el tiempo del modelo de calidad e identificar las posibles insuficiencias y adaptar los sistemas a las nuevas necesidades.

Y por último hay que señalar que dentro del Plan de Calidad los procesos de certificación son un mecanismo complementario de vigilancia y control de los compromisos que se asumen y se regula la repercusión económica de los requisitos exigidos en la gestión de los servicios.

Una vez establecidos los objetivos del Plan, se definen dentro del mismo, una serie de estándares:

- a) Características del servicio: define los atributos o cualidades del servicio de transporte y que forman parte de la definición básica del mismo (requisitos mínimos, obligaciones de gestión, atributos que darán lugar a repercusiones económicas, atributos recomendables).
- b) Peso de los atributos: se asigna una valoración que se atribuye a cada una de las características del servicio.
- c) Nivel de exigencia requerido: es el requisito mínimo de cumplimiento exigido a cada una de las características del servicio.
- d) Repercusión del grado de cumplimiento de las características del servicio.

Se distinguen tres clases de atributos o características, que son definidos en el Plan de Calidad:

1.-Atributos considerados claves para el funcionamiento del servicio, que tienen repercusión económica con efecto positivo, negativo o neutro. Se establece un valor o situación mínima que se debe cumplir necesariamente.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46227



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- 2.-Atributos que se considerarán mínimos de servicio imprescindibles, que si no se cumplen dan lugar a penalizaciones económicas.
- 3.-Atributos o características recomendables: no se consideran imprescindibles para garantizar la calidad del servicio, considerándose adicionales y suponiendo un valor añadido. Estos atributos si no se cumplen no llevan aparejada penalización.

El grado de cumplimiento de las características del servicio que tiene carácter vinculante, da lugar a una repercusión económica que es:

- Bonificación (bonus): Incremento porcentual sobre los ingresos del contrato determinados de acuerdo a lo establecido en el título. Afecta a los atributos clave y atributos recomendables.
- Penalización (malus): Reducción porcentual sobre los ingresos del contrato determinados de acuerdo a lo establecido en el título. Afecta a los atributos clave y a los atributos mínimos.
- Efecto neutro: El cumplimiento del mínimo exigido no tiene ningún efecto en los ingresos del operador.
- Advertencia: Del incumplimiento parcial de una característica del servicio se podrá llegar a una advertencia que no conlleva penalización económica.

En el Plan de Calidad se determinan los estándares mínimos de cumplimiento de cada uno de los atributos del servicio citados anteriormente, o cualquier otro atributo determinado al efecto. Se atribuye una valoración a cada una de las características o atributos que sirven para ponderar la repercusión del efecto económico de las mismas sobre los ingresos del operador.

A modo de ejemplo se definen:

Establecimiento del límite de calidad asignado al contrato a partir del cual comienza a aplicarse el criterio de bonificación o penalización.







Lunes, 19 de septiembre de 2022 Núm. 181

Pág. 46228



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- Establecimiento del Índice de Calidad Subjetiva (ICS) del servicio que debe responder a la percepción de la calidad del servicio apreciada por las personas usuarias y por la propia Administración.
- Baremación del ICS que se establece en el intervalo de 0 (peor) a 10 (mejor) y que se obtiene como una media aritmética del resultado de la realización de un número de encuestas a personas usuarias de los servicios de las rutas del contrato.

Los compromisos de calidad se asumen en una serie de ámbitos: tiempo, confort, información, accesibilidad, seguridad, servicio ofertado, atención al cliente e impacto ambiental, entre otros.

Al respecto de las certificaciones de calidad en materia de transporte (y especialmente la UNE EN 13816), la Administración valora su consecución y mantenimiento a lo largo de la vida contractual como una obligación o como un elemento a valorar en los pliegos. El Plan de calidad afecta tanto a los viajeros de las rutas de transporte, como a los vehículos y a los servicios en sí y es establecido por la Administración titular de los servicios.

En cuanto a las personas usuarias, hay que destacar la importancia de la información y atención a las mismas. Para ello disponen, de una manera sencilla y accesible, de toda la información relativa a los servicios, tanto en la página web de los diferentes operadores de transporte, como en los dispositivos IOS y Android. Y como mínimo, y tal como se ha recogido anteriormente, disponen de la siguiente información de las rutas: horario, paradas, itinerarios, tarifas, horarios de paso en tiempo real, posibilidad de compra anticipada de billetes vía App y/o página web. La información y atención a las personas usuarias como elemento esencial de participación activa pública es un criterio vinculante.

En relación a los servicios en sí, se establece un criterio de medición de la calidad de dichos servicios que mide y cuantifica de manera evolutiva en el tiempo el comportamiento del operador en cuanto a la prestación de los servicios y cuyo cumplimiento lleva aparejado una bonificación o una penalización sobre el importe de las liquidaciones y/o de los ingresos de explotación de los servicios. La medición de la calidad de los servicios prestados por los operadores de transporte es un criterio vinculante.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46229



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

En el Plan de Calidad se definen una serie de atributos básicos del servicio como son, a modo de ejemplo:

- Servicio ofertado
 - Cumplimiento de la oferta
 - Ocupación
 - Funcionamiento y mantenimientos de vehículos y equipos
- Accesibilidad
 - Disposición de un protocolo de comprobación y funcionamiento
 - Rampas y plataformas de acceso
 - Elementos sonoros y visuales
 - Formación de conductores y personal
 - Facilidades del transporte
- Información al usuario
 - Información en vehículo
 - Información proporcionada por el conductor
 - Información de paradas
 - Información en tiempo real
 - Información programada de modificaciones
- Confort
 - Limpieza de los vehículos
 - Sistemas de climatización
 - Estado de conservación de los vehículos
 - Comodidad
- Seguridad
 - Mantenimiento de los vehículos
 - Inspección
 - Tasas de accidentes
 - Tasas de incidentes



273

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46230



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- Seguridad a bordo del vehículo

Certificaciones de seguridad

- Seguridad en parada
- Sistemas de ayudas a la conducción
- Cámaras de seguridad
- Impacto ambiental
 - Protocolo
 - Certificaciones
- Atención al cliente
 - Quejas (Libro de reclamaciones, gestión, seguimiento...)
 - Atención al cliente (teléfono, web...)
 - Trato del personal
- Valoración del usuario
 - Satisfacción del usuario
 - Encuestas de valoración

Una vez elaborado un Plan de Calidad, se implanta en cada uno de los contratos; para ello los contratistas elaboran un plan propio en el que se desarrollen sus compromisos de calidad, conteniendo, entre otras cosas, un compromiso del cumplimiento del mismo, un manual de la calidad del servicio, manual del conductor y del inspector, protocolos exigidos en el Plan, estadísticas de control y seguimiento del servicio, documentación elaborada por la empresa en la que se especifiquen los procedimiento relativos a las distintas áreas de la actividad.

Independientemente de la implantación de un Plan de Calidad se deberán cumplir controles de calidad del servicio público de transporte regulados en el artículo 16 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León:

"Artículo 16 Controles de calidad







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46231



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- 1. La Administración realizará controles de calidad que le permitan obtener indicadores objetivos de seguimiento del servicio público de su competencia, estando el operador obligado a facilitar tales controles según el procedimiento que se establezca en cada caso.
- 2. Como mínimo, los controles indicados en el punto anterior se referirán al grado de satisfacción de las personas usuarias medidos a través de encuestas, la incidencia ambiental en términos de huella de carbono, el nivel de atención a sus reclamaciones y el seguimiento efectivo de los protocolos de actuación en caso de contingencia. Igualmente se incluirán en estos controles mínimos el cumplimiento de la normativa existente tanto de carácter técnico para los vehículos, como en materia laboral para los trabajadores que presten los servicios."

Las diferentes líneas de los servicios de transporte, que conforman el futuro Mapa de ordenación de transportes, deben cumplir una serie de criterios de calidad, que serán establecidos en los correspondientes pliegos de condiciones de los distintos contratos. Además, la utilización del mecanismo de contratación pública estratégica supone la introducción de elementos objetivos de valoración que primen la mejora de los aspectos relativos a la calidad del servicio, superiores a los establecidos en los requisitos mínimos de licitación







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46232



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.9. CRITERIOS RELATIVOS A LA PROGRAMACIÓN DE LAS FUTURAS LICITACIONES DE LOS CONTRATOS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA DE TITULARIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

El nuevo sistema de transportes necesita para su implantación cumplir una serie de hitos temporales. A continuación, se enumeran los distintos hitos para el nuevo diseño de la red de transporte.

En la actualidad existen tres hitos que ya están cumplidos y cinco hitos que están pendientes de cumplir:

HITOS CUMPLIDOS

1. El primero de los hitos ya realizados hace referencia al cumplimiento de los requisitos de publicidad establecidos en el Reglamento CE 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo.

"Artículo 7. Publicidad

- 2 .Cada autoridad competente adoptará las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o un año antes de la adjudicación directa se publiquen en el Diario Oficial de la Unión Europea los datos siguientes, como mínimo:
 - Nombre y datos de la autoridad competente.
 - Tipo de adjudicación considerado.
 - Servicios y territorios potencialmente afectados por la publicación.
 - La fecha prevista de inicio y duración del contrato de servicio público"







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46233



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

La autoridad competente es todo poder público o agrupación de poderes públicos de uno o más de un estado miembro que esté habilitado para intervenir en el transporte público de viajeros en un área geográfica determinada.

El 7 de agosto de 2018 se publicó en el Diario Oficial de la Unión Europea el anuncio de la publicación previa de la futura licitación de la red de transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León.

 Aprobación de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte Público de Viajeros por Carretera.

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León se aprobó para establecer el marco jurídico para la prestación de los servicios que conforman la red de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad de Castilla y León, así como el de infraestructuras complementarias del transporte, necesarias para su desarrollo, de una forma coordinada con los restantes modos de transporte, dando carácter universal y esencial al 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 se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León, el día 3 de enero de 2019 y en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el 8 de febrero de 2019.

Dicha Ley recoge en su articulado que "El Mapa de ordenación de transportes es el instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León".







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46234



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

3. Presentación de la Propuesta para la elaboración del Mapa de Ordenación del Transporte Público de viajeros por carretera en Castilla y León.

El tercero de los hitos temporales para la implantación del nuevo sistema de transportes es la Presentación de una Propuesta para la elaboración del Mapa de Ordenación del Transporte Público de viajeros por carretera en Castilla y León. El día 4 de marzo de 2019 se presentó la Propuesta con las bases para la elaboración del Mapa de Ordenación del Transporte, abriendo un espacio de debate y participación ciudadana sobre el nuevo modelo de transporte de Castilla y León.

HITOS DE FUTURO

- Hito 1: Aprobación del Mapa de ordenación de transportes mediante decreto de la Junta de Castilla y León.
- Hito 2: Aprobación y presentación de los proyectos de explotación.
- Hito 3: Convocatoria de las licitaciones públicas de los nuevos contratos, y la posterior adjudicación de los contratos de transporte.
- Hito 4: Puesta en servicio operativo del nuevo sistema de transportes.

Hito 1

El primer hito es la aprobación del Mapa de ordenación de transportes mediante decreto de la Junta de Castilla y León.

Los pasos a seguir para la aprobación del Mapa de ordenación de transportes son los siguientes:

1- Consulta previa: El Mapa de ordenación de transportes se someterá a información pública a través del canal de gobierno abierto, abriendo de esta manera la posibilidad de alegar por parte de la ciudadanía, según se recoge en el punto 5 del artículo 54 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46235



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2- Remisión plataforma de Garantía de Unidad de Mercado (GUM): La Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado permite interponer reclamaciones e informar sobre obstáculos y barreras a la unidad de mercado por actuaciones de las Administraciones públicas. La ley establece principios y normas básicas que garantizan la unidad de mercado, a través de una mejora de la regulación, para crear el entorno más favorable a la competencia y a la inversión. Para ello, se refuerza la cooperación y colaboración entre el Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, creando el Consejo para la Unidad de Mercado, para el seguimiento de la aplicación de la ley.

3- Externalización del proyecto del Mapa de Ordenación del Transporte:

- Participación ciudadana a través de la plataforma de gobierno abierto.
- Audiencia a ciudadanos, organizaciones del sector y entidades locales.
- Federación Regional de municipios y provincias: La Federación está formada por todas aquellas Corporaciones Locales y Provinciales de la Comunidad Autónoma que lo soliciten expresamente por acuerdo del pleno de su Corporación correspondiente. Su objetivo es defender y promocionar la autonomía local, ante las instancias políticas y administrativas de la Comunidad Autónoma. Es necesario el informe preceptivo de la Federación Regional de Municipios y Provincias, tal y como se recoge en el punto 4 del artículo 54 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León.
- 4- Informe del Consejo de Transportes de Castilla y León: Es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial en asuntos de transportes. Se regula en el artículo 73 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. En dicho artículo se enumeran las funciones del Consejo de Transportes de Castilla y León y entre ellas está "...c) Informar, con carácter preceptivo, en la elaboración de los instrumentos de planificación del transporte previstos en la presente Ley". Además esta informe se exige expresamente en el punto 4 del artículo







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46236



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

54 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León.

- 5- Informe del Consejo Económico y Social: El Consejo es una institución propia de la Comunidad, dotada con carácter consultivo y asesor en materia socioeconómica de la Comunidad de Castilla y León. Es necesario, por tanto el informe del Consejo Económico y Social por razón de la materia.
- **6- Informe del Consejo Consultivo de Castilla y León:** El Consejo consultivo es el superior órgano consultivo de Castilla y León. Para la aprobación del Mapa es necesario el informe preceptivo y vinculante de dicho Consejo.
- 7- Aprobación del Mapa de ordenación de transportes por Decreto de la Junta de Castilla y León, tal y como se recoge en el punto 6 del artículo 54 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León.
- 8- Una vez aprobado el Mapa de ordenación de transportes en Consejo de Gobierno, se publicará en el Boletín Oficial de Castilla y León y entrará en vigor.

Hito 2

Para el diseño del nuevo modelo de transporte es necesaria la elaboración de los correspondientes anteproyectos de explotación de los nuevos contratos de transporte, con el fin de adaptar los mismos a la movilidad actual.

Se elaboran los anteproyectos de explotación, correspondientes a los proyectos propuestos de los nuevos contratos, que aglutinan la totalidad de las rutas de transporte y que conforman el diseño del nuevo modelo de Castilla y león.

Una vez que se da respuesta a las diferentes alegaciones presentadas se lleva a cabo la aprobación de los diferentes proyectos de explotación y se licitan los nuevos contratos de los servicios.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46237



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

en castina y zeon

Según se recoge en el artículo 70.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres "La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos".

Y en su artículo 73.2 se fijan las condiciones de prestación de los servicios: "El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, que tomará como base el proyecto aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70, fijará las condiciones de prestación del servicio".

Hito 3

Sobre los proyectos de explotación aprobados se deben redactar los correspondientes pliegos de cláusulas administrativas particulares (PCAP) y pliegos de prescripciones técnicas (PPT) que han de regir la licitación de los futuros contratos.

Ambos pliegos, tanto el de cláusulas administrativas particulares como el de prescripciones técnicas se redactan de acuerdo a la siguiente normativa:

- Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.
- 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 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en sus artículos básicos.
- Ley 9/2018, de Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.







Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46238



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Demás normativa técnica y administrativa de aplicación.

Una vez redactados los pliegos y aprobados por el órgano de contratación se lleva a cabo la convocatoria de las licitaciones públicas para la adjudicación de los nuevos contratos.

Los pliegos, tanto de cláusulas administrativas particulares (PCAP) como de prescripciones técnicas (PPT) deben hacer referencia, al menos a: (artículo 285 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público):

- Definir el objeto del contrato.
- Fijar las condiciones de prestación del servicio, y en su caso, fijar las tarifas que hubieran de abonar los viajeros, los procedimientos para su revisión y el canon o participación que hubiera de satisfacerse a la Administración.
- Regular la distribución de riesgos entre la Administración y el contratista, en función de las características particulares del servicio, si bien el riesgo operacional le corresponderá al contratista.
- Definir los requisitos de capacidad y solvencia financiera, económica y técnica que sean exigibles a los licitadores.

Debe tenerse en cuenta de manera previa el establecimiento del régimen jurídico del contrato, así como de su calificación dentro de las tipologías previstas en la Ley de Contratos del Sector Público.

La tramitación del expediente debe ir precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera, que tienen carácter vinculante en los supuestos en que concluyan en la inviabilidad del proyecto.

El objeto de los contratos de los servicios de transportes debe ser determinado y debe preverse la realización independiente de cada una de sus partes, mediante su división en lotes. La **división en lotes** tiene carácter **orientativo**.



282

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46239



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

De acuerdo al artículo 99 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/U, de 26 de febrero de 2014, cuando el órgano de contratación hubiera decidido proceder a la división en lotes del objeto del contrato y, además, permitir que pueda adjudicarse más de un lote al mismo licitador, aquel podrá adjudicar a una oferta integradora, siempre y cuando se cumplan todos y cada uno de los requisitos siguientes:

"a) Que esta posibilidad se hubiere establecido en el pliego que rija el contrato y se recoja en el anuncio de licitación. Dicha previsión deberá concretar la combinación o combinaciones que se admitirá, en su caso, así como la solvencia y capacidad exigida en cada una de ellas.

- b) Que se trate de supuestos en que existan varios criterios de adjudicación.
- c) Que previamente se lleve a cabo una evaluación comparativa para determinar si las ofertas presentadas por un licitador concreto para una combinación particular de lotes cumpliría mejor, en conjunto, los criterios de adjudicación establecidos en el pliego con respecto a dichos lotes, que las ofertas presentadas para los lotes separados de que se trate, considerados aisladamente.
- d) Que los empresarios acrediten la solvencia económica, financiera y técnica correspondiente, o, en su caso, la clasificación, al conjunto de lotes por los que licite."

Y por último, se procede a la adjudicación de los contratos resultantes.

Hito 4

Puesta en servicio del nuevo sistema de transportes.

La ejecución de los contratos de servicios públicos (en caso de que su naturaleza jurídica finalmente sea la de contrato de concesión de servicios, en función de su riesgo operacional) viene recogida en el artículo 287 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46240



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

"Artículo 287. Ejecución del contrato de concesión de servicios.

- 1. El concesionario está obligado a organizar y prestar el servicio con estricta sujeción a las características establecidas en el contrato y dentro de los plazos señalados en el mismo, y, en su caso, a la ejecución de las obras conforme al proyecto aprobado por el órgano de contratación.
- 2. En el caso de que la concesión recaiga sobre un servicio público, la Administración conservará los poderes de policía necesarios para asegurar la buena marcha de los servicios de que se trate.
- 3. Las concesiones de servicios únicamente podrán ser objeto de hipoteca en los casos en que conlleven la realización de obras o instalaciones fijas necesarias para la prestación del servicio, y exclusivamente en garantía de deudas que guarden relación con la concesión."

Una vez puesto en servicio operativo el nuevo sistema de transportes, las obligaciones que deben cumplir los contratistas se recogen en el artículo 288 de la citada Ley de Contratos del Sector Público:

"Artículo 288. Obligaciones generales.

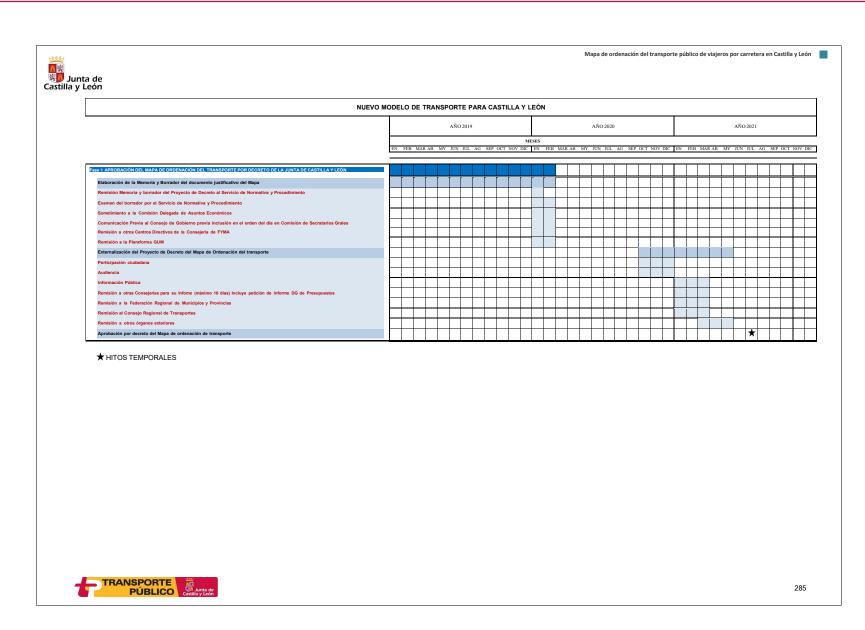
El concesionario estará sujeto al cumplimiento de las siguientes obligaciones:

- a) Prestar el servicio con la continuidad convenida y garantizar a los particulares el derecho a utilizarlo en las condiciones que hayan sido establecidas y mediante el abono, en su caso, de la contraprestación económica comprendida en las tarifas aprobadas. En caso de extinción del contrato por cumplimiento del mismo, el contratista deberá seguir prestando el servicio hasta que se formalice el nuevo contrato.
- b) Cuidar del buen orden del servicio, pudiendo dictar las oportunas instrucciones, sin perjuicio de los poderes de policía a los que se refiere el artículo anterior.
- c) Indemnizar los daños que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera el desarrollo del servicio, excepto cuando el daño sea producido por causas imputables a la Administración.
- d) Respetar el principio de no discriminación por razón de nacionalidad, respecto de las empresas de Estados miembros de la Comunidad Europea o signatarios del Acuerdo sobre Contratación Pública de la Organización Mundial del Comercio, en los contratos de suministro consecuencia del de concesión de servicios.
- e) Cualesquiera otras previstas en la legislación, en el pliego de cláusulas administrativas particulares y en el resto de la documentación contractual".



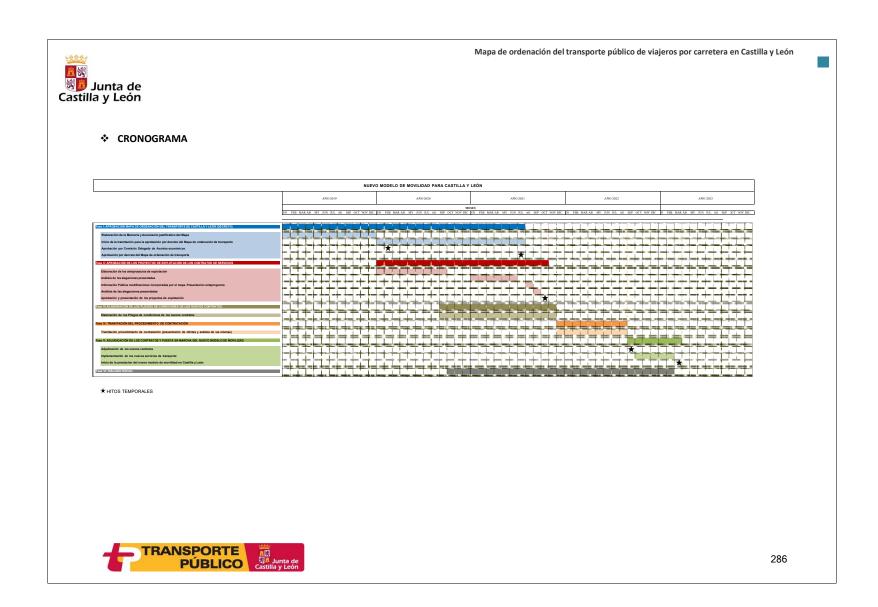
















Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46243



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

CRITERIOS REFERENTES AL PROCEDIMIENTO DE SEGUIMIENTO DE SU 2.10. CUMPLIMIENTO Y LOS SUPUESTOS EN QUE PROCEDE SU REVISIÓN, TOTAL O PARCIAL, Y ACTUALIZACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTES

El Mapa de ordenación de transportes será revisado de manera total tras la finalización de la vigencia de los contratos objeto de licitación pública.

Los nuevos contratos tienen una duración limitada, de acuerdo a los apartados 3 y 4 del 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:

> "Artículo 4.3 La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar (...)"

> "Artículo 4.4 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 de 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......"

Por tanto, la duración del contrato de servicio público puede ser como máximo de diez años. La duración del contrato establecida en los diferentes pliegos tiene carácter vinculante.

Excepcionalmente, en caso necesario, si estuviese justificado por la amortización de capital en relación con una inversión excepcional en infraestructuras, material rodante o vehículos, los contratos pueden tener una mayor duración no superior a la mitad del periodo originalmente establecido, siempre y cuando la adjudicación del contrato de servicio público se produce al amparo de un procedimiento de licitación equitativo.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46244



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Para garantizar la transparencia en ese caso, la autoridad competente remite a la Comisión Europea, en el plazo de un año tras la celebración del contrato, el contrato de servicio público de que se trate y los elementos que justifican su mayor duración.

Ello es coherente con lo establecido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que, en su artículo 72.4 determina lo siguiente:

"El contrato de gestión de cada servicio determinará su plazo de duración atendiendo a sus características y a los plazos de amortización de los activos necesarios para su prestación y predominantemente utilizados en ésta que hayan de ser aportados por el contratista. En todo caso, de conformidad con lo dispuesto en la legislación de la Unión Europea reguladora de la materia, la duración de los contratos no podrá ser superior a diez años.

No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido."

A lo largo de su vigencia, el contrato podrá ser revisado de manera parcial en cada uno de los ámbitos de actuación en los que se considere necesaria la misma.

La revisión total propiciará la actualización del Mapa de ordenación de transportes.

Las posibles revisiones parciales no motivarán una actualización del Mapa de ordenación de transportes sino que supondrán cambios en alguna de las condiciones de prestación de servicios de los diferentes contratos objeto de licitación pública.

Una vez puesto en funcionamiento el nuevo modelo de transporte, otro de los aspectos importantes a tener en cuenta es el conocimiento de los diferentes servicios de transporte por parte de las personas usuarias, por lo que se hace necesaria la **difusión** de los mismos.

La movilidad es un fenómeno fundamentalmente social, de modo que, además de necesitar del conocimiento técnico pertinente para poder gestionarlo, es también necesario conocer aquellos aspectos sociales que la determinan y la condicionan.





Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46245



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Para garantizar el éxito y la sostenibilidad del nuevo modelo de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, además de una buena base técnica, es necesario contar con el máximo apoyo social, lo que exige poner en marcha **mecanismos de participación y diálogo**, generando reflexiones y debates sobre la movilidad, y sobre sus consecuencias medioambientales, económicas y sociales, que permite hacer un diseño de la red de servicios más adecuado a cada caso.

La implicación de todas las partes interesadas enriquece los resultados del nuevo modelo y redunda en el éxito posterior de las soluciones a implantar a través de él. El proceso de participación, independientemente de su naturaleza (informativa, consultiva...) es un proceso dinámico y estructural, integrado en todas las fases del nuevo modelo de transporte.

Para ello se establece:

• Imagen "marca común":

Con ella se consigue dar visibilidad del nuevo modelo de transporte por carretera a todos los ciudadanos. La totalidad de los vehículos que realizan las rutas que formen parte del nuevo modelo llevan una imagen común. Dicha imagen cumple con una serie de criterios y es una imagen institucional homogénea, con el fin de transmitir una sensación de coherencia e integración entre todos los servicios prestados.

Página web y aplicación móvil:

Como ya se ha indicado anteriormente, la información suministrada a las personas usuarias de las diferentes rutas deberá está disponible en la página web de cada uno de los operadores de los nuevos contratos. Además de ello, a partir de la información centralizada sobre la oferta de transporte y de la transmitida por cada uno de los operadores en tiempo real a sus respectivos SAE, se desarrolla una aplicación informática para la búsqueda y planificación de viajes y para la mejora de la información sobre los servicios que se prestan, transmitiendo información en tiempo



289

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46246



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

real a las personas usuarias sobre la prestación del servicio. Está previsto que a esa funcionalidad se acceda tanto a través de una página web como a través de una aplicación móvil específica.

Esta página web permite cumplir con la Directiva 210/40 del Parlamento Europeo para que sea un "Punto de Acceso Autonómico" de información sobre los servicios de transporte de la Comunidad Autónoma.

Foro de seguimiento:

El foro de seguimiento se diseña como un espacio de debate plural y de reflexión, que promueve acciones formativas en torno al desarrollo efectivo del nuevo modelo de transporte de viajeros por carretera de Castilla y León, desde una perspectiva global y atendiendo a los intereses y necesidades de todos los agentes institucionales, económicos y sociales concernidos.

El foro es una herramienta de participación activa, y su vigencia y utilidad puede ampliarse más allá del horizonte temporal del nuevo modelo.

Como parte de este foro de seguimiento, se realizarán diversas jornadas divulgativas y seminarios técnicos de difusión, abiertos a la participación de la ciudadanía, en los que participarán tanto los técnicos especialistas que han desarrollado el nuevo modelo de transporte como otros ponentes contrastados que aporten su experiencia en torno a la implantación de determinadas soluciones de prestación de determinadas modalidades de servicio en otros ámbitos territoriales.

Gestión de redes sociales

Por último, se prevé la creación de perfiles específicos del nuevo modelo de transporte en las redes sociales con la finalidad de difundir de manera más eficaz las novedades en la prestación de los servicios (incluyendo tanto los propios cambios en la oferta de servicios, sean temporales o







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46247



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

permanentes, como la implantación de las nuevas modalidades de la prestación, como pueden ser los servicios bajo demanda o los servicios integrados), así como las incidencias que se produzcan durante su explotación. Estos canales abiertos de participación permiten complementar y ampliar la audiencia y el impacto de las comunicaciones efectuadas en el ámbito del nuevo modelo, consiguiendo un nivel de penetración en la población relativamente alto y casi instantáneo.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46248



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

2.11. CRITERIOS RELATIVOS A LA MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE

Los criterios básicos vinculados a la **modernización de las infraestructuras** complementarias del transporte tienen carácter vinculante.

Los **criterios básicos** que han de cumplir las infraestructuras contempladas en el Título V. Infraestructuras complementarias al transporte de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León deben 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.

Para ello, las obras de adecuación exterior e interior que se realicen en las citadas infraestructuras deben seguir las siguientes **líneas de actuación**:

- Modernización del conjunto arquitectónico.
- Mejora de la confortabilidad y el servicio a los viajeros.
- Mejora de la eficiencia energética.
- Adaptación del edificio a la normativa vigente de accesibilidad.
- Mejora de las condiciones de habitabilidad y salubridad.
- Redistribución de espacios y adecuación de usos.
- Digitalización, tecnificación y conectividad.

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

- Se mejora notablemente la prestación de servicios a la ciudadanía.
- Se revaloriza el espacio de la Estación de Autobuses.
- Se potencia la presencia y reconocimiento de estas infraestructuras con el diseño de una imagen común que pueda implantarse en las estaciones existentes
- Se incrementa el volumen de negocio por la modernización y mejora en la Estación de Autobuses.







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46249



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

- La redistribución de espacios interiores implica, en la mayoría de los casos, el aumento de superficie de uso comercial o de oficinas, lo que supone un incremento en los ingresos de la propia Estación de Autobuses.
- Se consigue una mejora en la eficiencia energética en el edificio, que repercute en el ahorro en el coste de energía consumida.
- Digitalización y conectividad entre las distintas infraestructuras de transporte.

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.

MANUAL DE IMAGEN:

Propuestas de logotipo





293

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46250







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46251







Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46252



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera

en Castilla y León

Elementos señaléticos

Flechas de dirección e indicadores















Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46253



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Pictogramas señaléticos

Los pictogramas propuestos para utilizar en la señalética y facilitar la identificación de espacios y servicios están basados en los estándares internacionales. Por su claridad, concisión y amplia utilización, resultan fácilmente reconocibles y perfectos para esta tarea.



Principales pictogramas señaléticos

Dársenas



Aseos





Información



Teléfono



Taquillas



Ascensor



Sala de Espera 💃



Escalera



Consigna Cafetería



Cambiador de bebés



Restaurante



Prohibido Fumar









Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022 Pág. 46254 **CONCLUSIONES**





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46255



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

CONCLUSIONES

Con la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, se establece el marco jurídico para la prestación de los servicios que conforman la red de transporte público de viajeros. En la citada Ley se establece el Mapa de ordenación de transportes como instrumento básico de planificación, ordenación y coordinación del transporte.

El presente documento cumple con el mandato legal establecido al amparo del artículo 54 de dicha ley, de elaborar un Mapa de Ordenación de transporte para la actualización del sistema de transporte público de Castilla y León, configurándose como el instrumento mediante el que se establece la planificación básica, la ordenación de los servicios de transporte público regular de competencia de la Administración General de la Comunidad, así como la coordinación del conjunto de servicios de transporte público que se desarrollen en su ámbito territorial.

En primer lugar el documento de diagnóstico (Anexo I) establece 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 vigentes que sirven de base a la elaboración y formulación de las determinaciones de planificación, ordenación y coordinación. Su contenido es necesario para poder diseñar un nuevo sistema de transporte pues se ha de partir, para ello, del conocimiento del sistema existente en la actualidad, así como sus orígenes.

La conclusión de ese análisis, es que la continua concentración de la población en torno a un pequeño número de ciudades, al mismo tiempo que se produce una progresiva despoblación de las zonas rurales, provocan un doble reto para el diseño de una red de transporte público eficaz, que responda a las necesidades de la ciudadanía, como eficiente en lo que a la asignación de los recursos públicos se refiere:

Por una parte, en los entornos urbanos y metropolitanos, con el aumento de la población, crece también de manera continua la demanda de movilidad entre los distintos



298

CV: BOCYL-D-19092022-1



Núm. 181

Boletín Oficial de Castilla y León

serie de estándares de oferta de servicios bastante elevados y exigentes, en lo que se refiere,

por ejemplo, a capacidad, velocidad media operativa y frecuencias.



Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46256



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

municipios de cada anillo y, especialmente, la de conexiones de carácter radial entre el municipio de cabecera y los que lo rodean. Esa demanda de movilidad exige, además, una

Por otra parte, en los entornos rurales, en los que se mantienen unas demandas de movilidad asociadas a la necesidad de acudir a servicios que se prestan en las poblaciones intermedias o en las ciudades (servicios administrativos, sanitarios, educativos...), también se debe mejorar el servicio de transporte público, con el fin último de fomentar las políticas de asentamiento de población en las zonas rurales, para lo cual es imprescindible que se mantenga una oferta de transporte público atractiva, como una obligación de servicio público y aunque para eso, en la mayor parte de los casos, se requiera de una aportación de recursos públicos. De esa manera, se pretende contribuir a revertir la tendencia al decaimiento progresivo de la población, y con él de la demanda de movilidad. Es precisamente en estos entornos donde más sentido tiene la implantación de modelos de transporte innovadores, como pueden ser el establecimiento de servicios bajo demanda, o la prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial, donde contratista del servicio de uso general está obligado a reservar, a favor de la Administración pública que así lo demande, un cierto número de plazas en determinadas expediciones, para el transporte de grupos homogéneos de personas usuarias con origen y destino en centros de titularidad pública, teniendo en cuenta, además, que, en los casos de reserva de plazas para escolares, se garantizará su atención prioritaria, su máxima seguridad, previendo la existencia de la figura del acompañante, y la calidad en las condiciones de su transporte).

Así mismo, en sintonía con el mandato esencial de servir como instrumento básico de planificación, el documento establece los Ejes Estratégicos que sustentan el nuevo modelo de transporte en Castilla y León. El Mapa establece tres Ejes Estratégicos que han sido desarrollados en su Anexo II y que son los siguientes:

- Primer Eje Estratégico. Transporte comprometido con la ciudadanía.
- Segundo Eje Estratégico. Transporte comprometido con la sostenibilidad



299

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46257



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



Tercer Eje Estratégico. Transporte comprometido con la modernización tecnológica

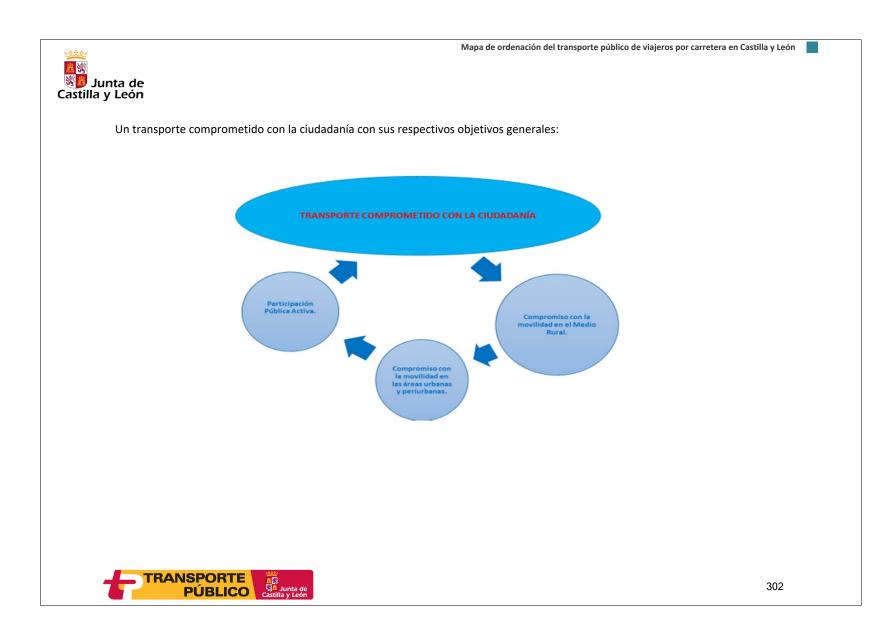






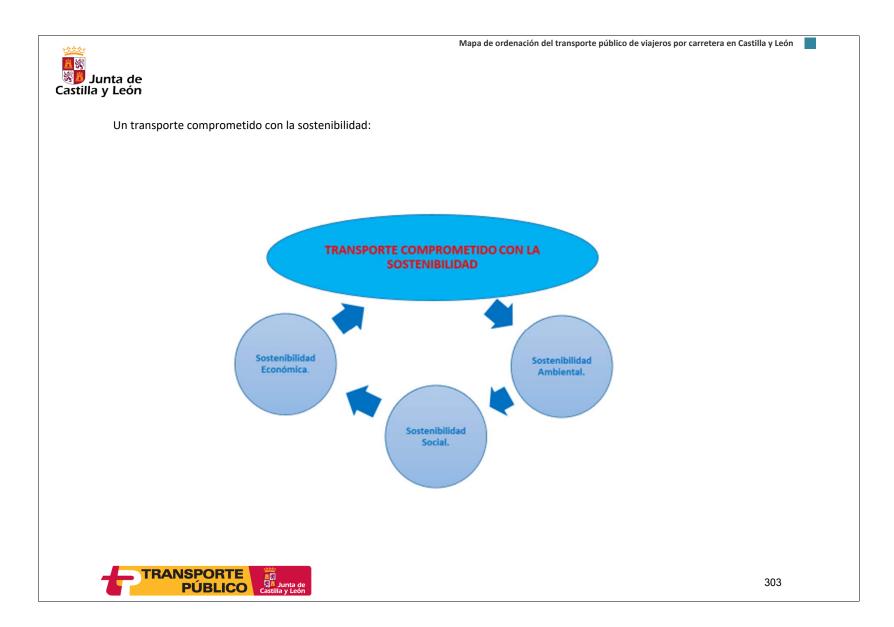






















Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022 Pág. 46262

Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León





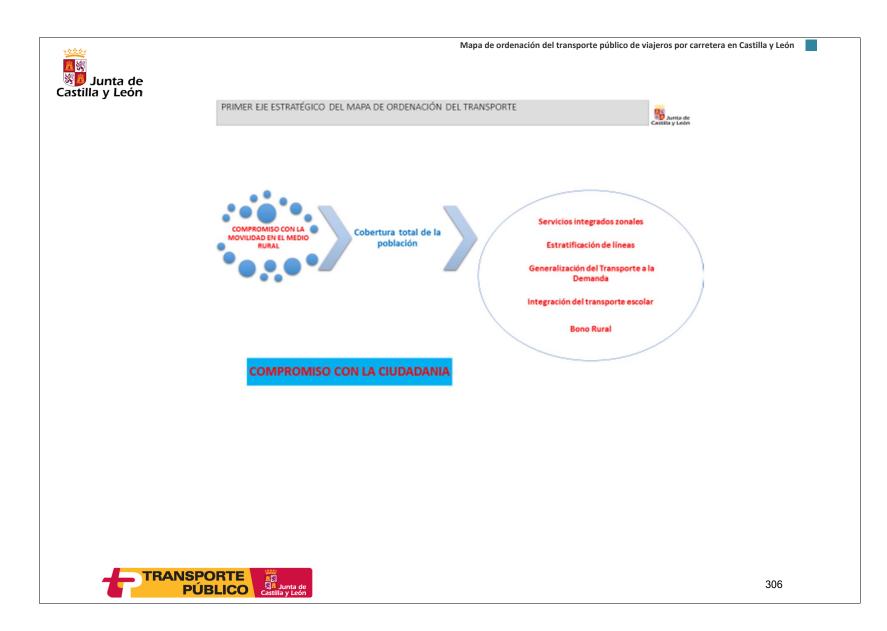
Los Ejes Estratégicos reseñados y los objetivos genéricos tienes carácter vinculante en cuanto a sus fines en relación con las determinaciones de ordenación y coordinación y en consecuencia con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

Por ello, se establecen las siguientes interrelaciones entre Ejes Estratégicos - Objetivos Genéricos - Determinaciones de Ordenación y Coordinación en todas sus modalidades:



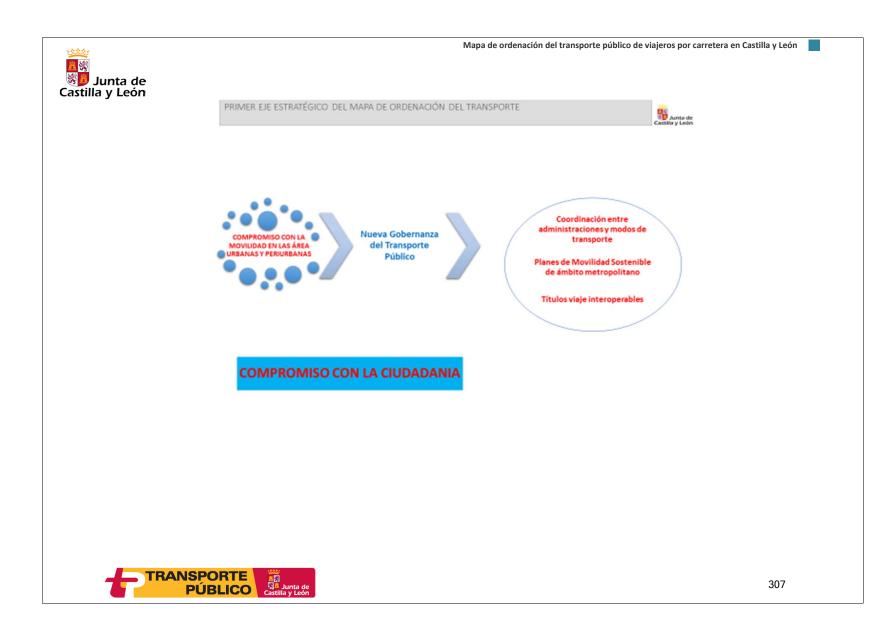






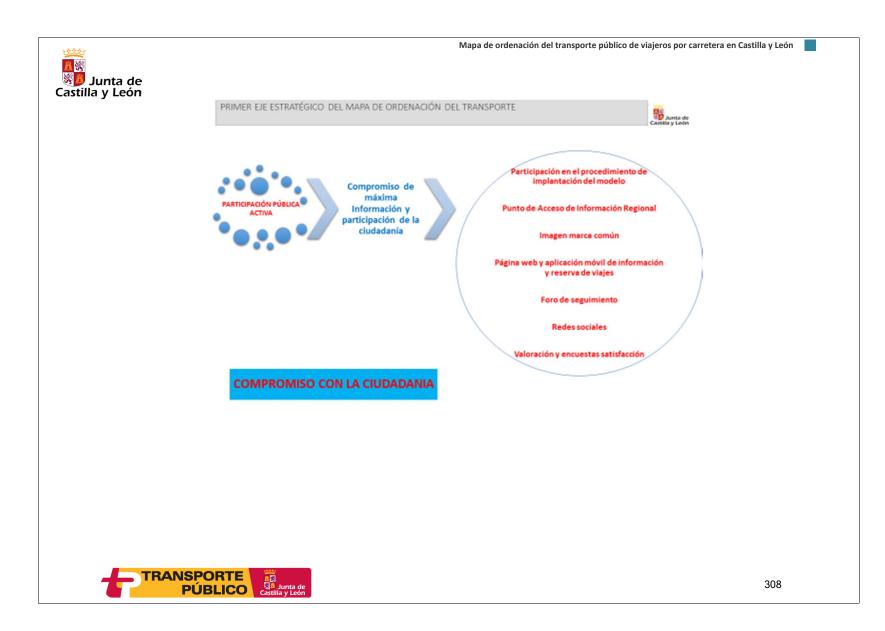
























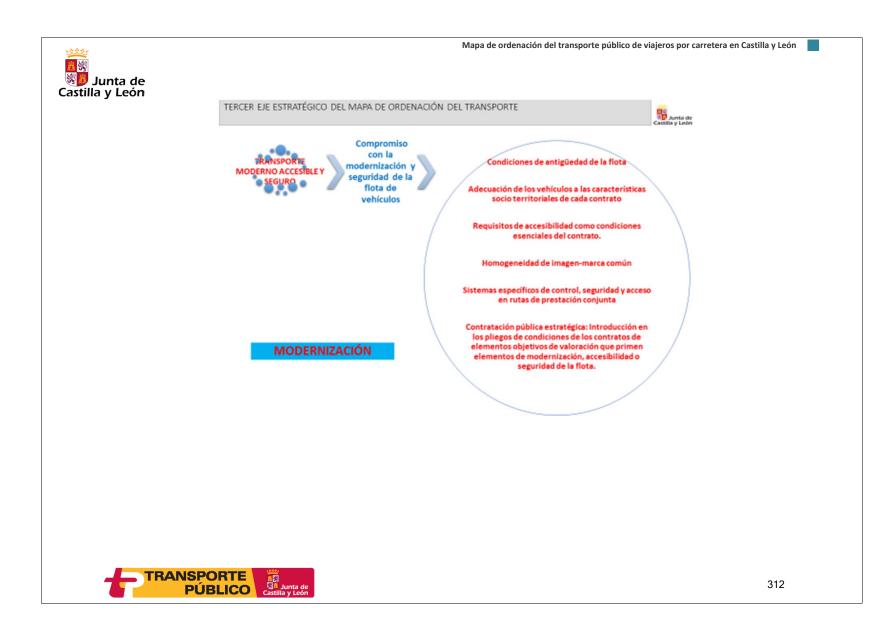






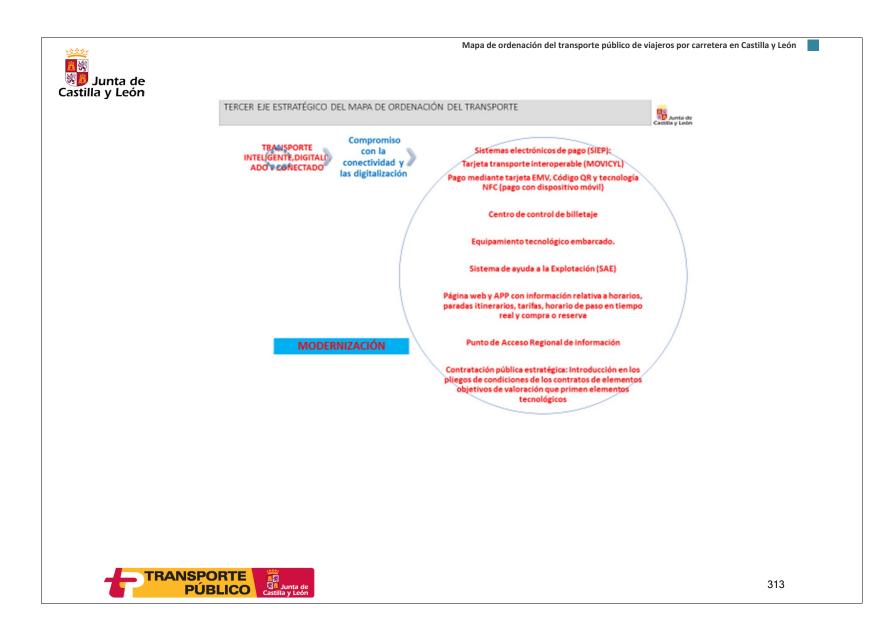






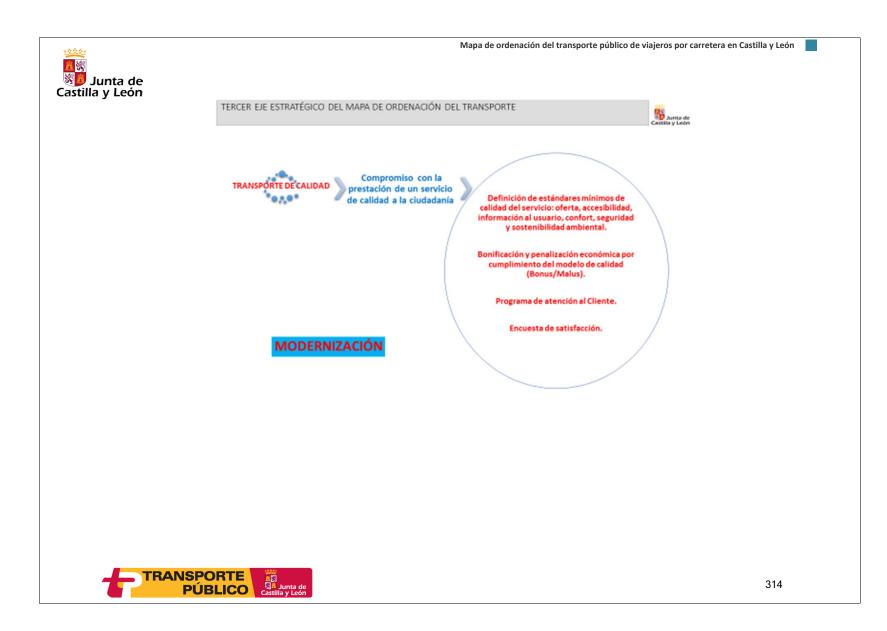
















Núm. 181 Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46272



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Como resumen final, se pueden destacar los siguientes aspectos derivados de la implantación del Mapa de ordenación de transportes:

1. Aumento del número de municipios y localidades atendidos. Se favorece la accesibilidad universal, dotando a todas las localidades de la Comunidad Autónoma de algún tipo de transporte público, especialmente en aquellas localidades más deslocalizadas y situadas en el mundo rural.

Se adapta a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y se coordina con el resto de modos de transporte. Las Áreas Funcionales tienen un tratamiento diferenciado en relación al resto de servicios de transporte, prevaleciendo el transporte regular frente al transporte a la demanda. La coordinación con el resto de 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 (Consorcios o Mancomunidades de Interés General Urbanas).

TABLA 1: MUNICIPIOS Y LOCALIDADES TRANSPORTE PÚBLICO		
№ Municipios atendidos sistema actual (año 2019)	2.208	
Nº Municipios atendidos sistema propuesto	2.248	
№ Localidades atendidas sistema actual	5.115	
Nº Localidades atendidas sistema propuesto	6.284	

2. Mejora de la calidad del servicio y modernización y seguridad de la flota. Flota de vehículos moderna, eficiente y adaptada, y a la que se incorporan los principales avances en sistemas inteligentes de transporte y seguridad.

Esta tecnificación abarca tanto el equipamiento solicitado a los concesionarios de los servicios de transporte (SAE, SIEP...), como a la tecnología que debe disponer la Administración para poder ejercer el control de oferta y demanda adecuados (Centro control de SAE, Centro control de billetaje).



315

CV: BOCYL-D-19092022-1





Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46273



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León

Asimismo, la flota se verá adaptada en cada caso a la capacidad y características específicas que requiera su mejor prestación. Las condiciones específicas de la flota serán plasmadas en los proyectos de explotación de cada una de las concesiones.

- 3. Sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono. 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.
- 4. Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo. Los nuevos contratos han de contemplar la subrogación laboral de los actuales trabajadores de las diferentes concesiones de transporte público, así como cláusulas sociales vinculadas a la adjudicación y ejecución de los contratos.
- 5. Se modifica el modo de prestación de los servicios, de transporte regular a transporte a la demanda en las líneas eminentemente rurales. Por una parte, se produce un incremento en la eficiencia del sistema, ya que se potencia el transporte a la demanda como sistema de transporte preferente, ampliándolo y extendiéndolo en el territorio de la comunidad autónoma.

	Sistema Concesional Actual	Sistema Concesional Propuesto (Estimación)
Veh.km (Millones)	8,5 Millones	15,2 Millones
Viajeros / año	500.000 Viajeros / año	1.700.000 Viajeros / año

Se incrementa la oferta de transporte, (tanto a nivel de expediciones como de conectividad). Por otro lado se potencian las rutas de prestación conjunta, lo que dotará al sistema de mayor oferta de transporte al contemplar la posibilidad de la reserva de las plazas sobrantes en los vehículos.







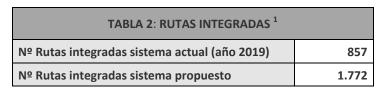
Núm. 181

Lunes, 19 de septiembre de 2022

Pág. 46274



Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León



- 6. Establecimiento de un nuevo modelo de financiación de los servicios de transporte, vinculados a los nuevos contratos de concesión de servicio público, sobre la base de la compensación económica por parte de la administración autonómica de los servicios de transporte declarados obligación de servicio público, como garantía de la sostenibilidad económico financiera del sistema.
- 7. La coordinación con el transporte urbano de las distintas capitales de provincia (o grandes urbes que cuentan con él), dada la necesidad de acuerdos sustanciales en diversas materias (técnicas, económicas, etc.), deberán afrontarse tras la creación del ente gestor del nuevo sistema, de tal forma que las atribuciones concedidas al mismo permitan obtener los resultados óptimos en coordinación y prestación de servicios.

Serán los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano los instrumentos que servirán para la planificación, ordenación y coordinación del transporte en las Áreas Funcionales Estables. Estos planes contendrán los acuerdos o convenios necesarios para formular esa coordinación y podrán incluir fórmulas como la creación de Consorcios de transporte o entidades locales asociativas (Mancomunidad de Interés General).

¹ Fuente: Elaboración propia en función de la previsión de servicios (Número orientativo en función de lo dispuesto en el apartado 2.1.3.del anexo III)



317

http://bocyl.jcyl.es

D.L.: BU 10-1979-ISSN 1989-8959

CV: BOCYL-D-19092022-1