



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

ANEXO PARTE I

2022



MEMORIA DE
ACTIVIDADES

ÍNDICE PARTE I

CÓDIGO	INFORME PREVIOS EMITIDOS EN 2022
1/22	Proyecto de Decreto por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León
2/22	Proyecto de Decreto por el que se aprueba el mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León
3/22	Proyecto de Decreto por el que se regula la ejecución del control metrológico del Estado en la Comunidad de Castilla y León
4/22	Proyecto de Decreto por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León
5/22	Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León

IP 1/22



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León

Fecha de aprobación
13 de enero de 2022

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León

Con fecha 13 de diciembre de 2021 ha tenido entrada en el Consejo Económico y Social de Castilla y León solicitud de Informe Previo sobre el *Proyecto de Decreto por el que se regula la prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León*.

A la solicitud realizada por la *Consejería de la Presidencia* de la Junta de Castilla y León se acompaña el Proyecto de Decreto sobre el que se solicita Informe, así como la documentación utilizada para su elaboración.

No alegándose la concurrencia de circunstancias de urgencia por la Consejería proponente, se procede a la tramitación ordinaria prevista en el artículo 36 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social de Castilla y León, aprobado por Resolución de 20 de febrero de 2014 de la Mesa de las Cortes de Castilla y León.

La elaboración del Informe Previo fue encomendada a la Comisión de Trabajo de Mercado Laboral, que lo analizó en su sesión de 10 de enero de 2022, dando traslado a la Comisión Permanente, que en su reunión de 13 de enero lo informó favorablemente y el Pleno en su sesión de 13 de enero de 2022 lo aprobó por unanimidad.

I.- Antecedentes

a) Europeos:

- Acuerdo Marco Europeo sobre Teletrabajo suscrito el 16 de Julio de 2002 entre la Confederación Europea de Sindicatos (CES), la Unión de Confederaciones de la Industria y de Empresarios de Europa (UNICE), la Unión Europea del Artesanado y de la Pequeña y Mediana Empresa (UNICE/UEAPME) y el Centro Europeo de la Empresa Pública (CEEP) y revisado en 2009: <https://bit.ly/3mgKsbZ>
- Acuerdo Marco de los Interlocutores Sociales Europeos sobre Digitalización en el Trabajo, suscrito en junio de 2020: <https://bit.ly/3pcluLV>

b) Estatales:

- Constitución Española de 27 de diciembre de 1978.

- Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, especialmente su artículo 47 bis (introducido por Real Decreto-ley 29/2020, de 29 de septiembre).
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.
- Real Decreto-Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.
- Real Decreto-ley 29/2020, de 29 de septiembre, de medidas urgentes en materia de teletrabajo en las Administraciones Públicas y de recursos humanos en el Sistema Nacional de Salud para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19.

Introduce un artículo 47 bis ("Teletrabajo") dentro del Estatuto Básico del Empleado Público por el que "1. *Se considera teletrabajo aquella modalidad de prestación de servicios a distancia en la que el contenido competencial del puesto de trabajo puede desarrollarse, siempre que las necesidades del servicio lo permitan, fuera de las dependencias de la Administración, mediante el uso de tecnologías de la información y comunicación.*

2. La prestación del servicio mediante teletrabajo habrá de ser expresamente autorizada y será compatible con la modalidad presencial. En todo caso, tendrá carácter voluntario y reversible salvo en supuestos excepcionales debidamente justificados. Se realizará en los términos de las normas que se dicten en desarrollo de este Estatuto, que serán objeto de negociación colectiva en el ámbito correspondiente y contemplarán criterios objetivos en el acceso a esta modalidad de prestación de servicio.

El teletrabajo deberá contribuir a una mejor organización del trabajo a través de la identificación de objetivos y la evaluación de su cumplimiento.

3. El personal que preste sus servicios mediante teletrabajo tendrá los mismos deberes y derechos, individuales y colectivos, recogidos en el presente Estatuto que el resto del personal que preste sus servicios en modalidad presencial, incluyendo la normativa de prevención de riesgos laborales que resulte aplicable, salvo aquellos que sean inherentes a la realización de la prestación del servicio de manera presencial.

4. La Administración proporcionará y mantendrá a las personas que trabajen en esta modalidad, los medios tecnológicos necesarios para su actividad.

5. El personal laboral al servicio de las Administraciones Públicas se registrará, en materia de teletrabajo, por lo previsto en el presente Estatuto y por sus normas de desarrollo.”

- Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia.

En cuanto a su ámbito de aplicación dispone su artículo 1 apartado 1º que *“Las relaciones de trabajo a las que resultará de aplicación la presente Ley serán aquellas en las que concurran las condiciones descritas en el artículo 1.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, que se desarrollen a distancia con carácter regular”* mientras que su Disposición Adicional Segunda señala que *“Las previsiones contenidas en esta Ley no serán de aplicación al personal laboral al servicio de las Administraciones Públicas, que se registrará en esta materia por su normativa específica”*

c) de Castilla y León:

- Estatuto de Autonomía de Castilla y León, aprobado por Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, establece en el artículo 32.3 que, corresponde a la Comunidad Autónoma el establecimiento del régimen de sus empleados públicos en el marco de lo dispuesto en el artículo 149.1. 18º de la Constitución.
- Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.
- Ley 7/2005, de 24 de mayo, de la Función Pública de Castilla y León en su artículo 6.1 dispone que *“La Junta de Castilla y León establece la política de personal, dirige su desarrollo y aplicación y ejerce la potestad reglamentaria en materia de Función Pública, sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos”* y en su artículo 6.2 b) que *“Corresponde en particular a la Junta: (...) Aprobar los Proyectos de Ley y los Decretos relativos a la Función Pública”*.

Especial mención cabe hacer también al Título V (“Representación de los funcionarios y su participación en la determinación de las condiciones de trabajo”), Capítulo III (“Negociación colectiva en la Administración de Castilla y León”), artículos 102 a 104. Muy especialmente debe tenerse en cuenta su artículo 102 sobre “Mesas de Negociación” y su artículo 104.1 que establece que *“Serán objeto de negociación, de acuerdo con la estructura regulada en este Título, con el alcance que legalmente proceda, y en relación con las competencias de la Administración de Castilla y León las siguientes materias (...)”* *“Las materias de índole económica, de prestación de servicios, sindical, asistencial y, en general, cuantas otras afecten a las condiciones de trabajo y*

al ámbito de relaciones de los funcionarios públicos y sus Organizaciones Sindicales con la Administración' [letra h)].

- Decreto 9/2011, de 17 de marzo, por el que se regula la jornada de trabajo no presencial mediante teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León, siendo nuestra Comunidad pionera en esta regulación.
- Decreto 16/2018, de 7 de junio, por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Se prevé su derogación tras la aprobación como Decreto del Proyecto que se informa.

- Acuerdo 105/2021, de 30 de septiembre, de la Junta de Castilla y León, sobre medidas a adoptar en la situación actual de crisis sanitaria por COVID-19, en los centros de trabajo dependientes de la Administración de la Comunidad de Castilla y León: <https://bit.ly/327UZzL>

d) de otras comunidades autónomas:

Podemos destacar la siguiente normativa, de rango reglamentario o inferior, análoga al Proyecto de Decreto que nos es sometido a Informe:

- *Cataluña:* Decreto 77/2020, de 4 de agosto, por el que se regula la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo para el personal al servicio de la Administración de la Generalidad de Cataluña y sus organismos autónomos.
- *Comunidad de Madrid:* Decreto 79/2020, de 16 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Madrid.
- *Galicia:* Orden de 14 de diciembre de 2020 por la que se publica el Acuerdo sobre la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo en la Administración de la Comunidad Autónoma de Galicia.

e) Otros:

- Boletín Económico 2/2020 Banco de España, artículos analíticos "El Teletrabajo en España": <https://bit.ly/3mmkFzj>
- Dictamen 02/2020 del CES de España sobre el Anteproyecto de Ley de Trabajo a Distancia (posterior Ley 10/2021, de 9 de julio): <https://bit.ly/3snh9si>

- Acuerdo por el que se regula la modalidad de teletrabajo en el ámbito del personal docente de enseñanza pública no universitaria de la Comunidad de Madrid: <https://bit.ly/3mkfiRe>
- “*Proyecto de Real Decreto por el que se regula el teletrabajo en la Administración del Estado*” (Fecha de finalización presentación de observaciones: 4 de enero de 2022): <https://bit.ly/3pbhU5z>
- “Información específica con motivo de la crisis por COVID-19 en la Encuesta de población activa” (Instituto Nacional de Estadística-INE-, Encuesta de Población Activa-EPA-).

En la EPA del segundo trimestre de 2020 se añadieron excepcionalmente preguntas sobre trabajo en el propio domicilio, causa por la que la persona dejó o perdió su último empleo y horarios atípicos (en fines de semana, nocturno, etc.), de las que habitualmente solo se publican resultados anuales. Esta novedad (mantenida en los trimestres posteriores) tiene como objeto poder analizar con más detalle las causas de los despidos o supresiones del puesto de trabajo y las condiciones de la jornada laboral: <https://bit.ly/30lgkPk>

f) Principal vinculación del Proyecto de Decreto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015):

A juicio del CES, de entre todos los ODS 2030, la aplicación y desarrollo del Proyecto de Decreto sometido a Informe puede contribuir especialmente al cumplimiento del “Objetivo 8: Trabajo Decente y Crecimiento Económico”, y más específicamente a las Metas:

- *8.5 “De aquí a 2030, lograr el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las mujeres y los hombres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, así como la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor”;*
- *8.8 “Proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores, incluidos los trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios.”*



OBJETIVO 8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

II.- Estructura del Proyecto de Decreto

El Proyecto de Decreto sometido a informe consta de una exposición de motivos, siete capítulos, cinco disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y una disposición final.

El Capítulo I (“Disposiciones generales”) comprende los artículos 1 a 5 tiene por objeto regular las condiciones y el procedimiento para el desarrollo de la actividad laboral a través de teletrabajo como modalidad de prestación de servicios a distancia, por el personal al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León incluido en su ámbito de aplicación.

El Capítulo II (“Requisitos de acceso al teletrabajo”) comprende los artículos 6 y 7, en los que se fijan los requisitos de los empleados públicos para acceder al régimen de teletrabajo, así como los requisitos de los puestos de trabajo para poder desarrollarse fuera de las dependencias de la Administración.

El Capítulo III (“Duración y extinción del régimen de teletrabajo”) comprende los artículos 8 a 10 se refieren a la autorización y posible prórroga de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo; suspensión de la autorización de teletrabajo, de oficio o a instancia del interesado; Extinción y renuncia de la autorización de teletrabajo.

El Capítulo IV (“Procedimiento para la autorización de teletrabajo”) comprende los artículos 11 a 14 donde se engloba el procedimiento para la autorización: Órganos Competentes; Inicio del procedimiento; Instrucción y Resolución.

El Capítulo V (“Condiciones de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo”) comprende los artículos 15 a 20 donde se explican las Condiciones generales; el seguimiento, evaluación y acreditación; la Distribución de la jornada; la Prevención de riesgos laborales; la Formación específica; y la Protección de datos para la prestación de teletrabajo.

El Capítulo VI (“Prestación de servicios en la modalidad de trabajo no presencial en situaciones extraordinarias o excepcionales”) comprende el artículo 21 expone la Definición y procedimiento donde se establece la prestación de los servicios en la modalidad de trabajo no presencial por situaciones extraordinarias o excepcionales.

El Capítulo VII (“Comisión de Seguimiento y Evaluación”) comprende el artículo 22 que explica cómo se crea la Comisión de Seguimiento y Evaluación.

La parte final del Proyecto de Decreto se desarrolla en la forma siguiente:

- Disposición Adicional Primera, *Personal que preste servicios en centros e instituciones sanitarias de la Gerencia Regional de Salud*, donde conforme a lo dispuesto en el artículo 2.1, el presente Decreto no resultará de aplicación hasta que se dicte la orden del titular de la Consejería de Sanidad a que se hace referencia en dicho artículo, en el plazo de un año desde la aprobación del presente Decreto;
- Disposición Adicional Segunda sobre *Medios tecnológicos*, se comunicará el número de las resoluciones de autorización con la finalidad de que se realice una previsión de disponibilidad de los recursos necesarios. Se procederá a la entrega de los medios tecnológicos en la medida de que las disponibilidades lo vayan permitiendo.
- Disposición Adicional Tercera sobre *Normas convencionales*, La regulación efectuada en este Decreto no afectará a las restantes condiciones de trabajo y demás disposiciones contenidas en las normas convencionales por las que se rija el personal incluido en su ámbito de aplicación, así como en los acuerdos o protocolos de actuación adoptados en desarrollo de estas.
- Disposición Adicional Cuarta sobre el *Modelo de documento de compromisos de teletrabajo*; La Dirección General competente en materia de función pública aprobará el modelo de documento de compromisos para garantizar la homogeneidad de las actuaciones que se desarrollen al amparo de la presente norma.
- Disposición Adicional Quinta *Determinación de los requisitos técnicos*, correspondiente a la Consejería competente en materia de informática y telecomunicaciones corporativas, sin perjuicio de los requisitos adicionales que deban establecer por otras consejerías u organismos autónomos que presenten especialidades tecnológicas.
- Disposición Transitoria Primera *Régimen de las autorizaciones existentes*. Las autorizaciones de prestación de servicios en régimen de teletrabajo existentes a la entrada en vigor del presente decreto se mantendrán vigentes durante el período concedido hasta su finalización. Dichas autorizaciones no serán

susceptibles de prórroga y las personas interesadas deberán presentar nueva solicitud conforme a lo previsto en este Decreto.

- Disposición Transitoria Segunda *Régimen de solicitudes sin tramitar existentes*, donde las solicitudes de teletrabajo presentadas y no tramitadas a la entrada en vigor del presente Decreto se tramitarán de conformidad con la presente norma.
- Disposición Transitoria Tercera *Implantación del sistema de control horario*, se desarrollará durante las jornadas de teletrabajo, de conformidad con lo establecido en la resolución de concesión.
- Disposición Transitoria Cuarta *Nuevas relaciones de puestos de trabajo*, Las autorizaciones se tramitarán de acuerdo con lo previsto en el artículo "13.b" de este decreto hasta la aprobación de las nuevas relaciones de puestos de trabajo, en las que se efectúe la indicación de la condición de teletrabajables o no de los puestos.
- Disposición Transitoria Quinta *Certificado de competencias digitales*, la persona solicitante de teletrabajo deberá presentar una declaración responsable de que posee los conocimientos suficientes en dichas competencias que garanticen la aptitud para el teletrabajo.
- Disposición Derogatoria *Derogación normativa*, por el que queda derogado el Decreto 16/2018, de 7 de junio, por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León. Así mismo quedan derogadas las disposiciones de igual o inferior rango que contradigan o se opongan al contenido de este Decreto.
- Disposición Final Primera, donde se faculta al titular de la consejería competente en materia de función pública para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo del presente decreto.
- Disposición Final Segunda, que dispone la "*Entrada en vigor*" en el plazo de un mes desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León, con excepción del Capítulo VI Prestación de servicios en la modalidad de trabajo no presencial en situaciones extraordinarias o excepcionales, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

III.- Observaciones Generales.

Primera. – El contexto específico en el que se enmarca el Proyecto de Decreto que informamos, si atendemos a su Exposición de Motivos, es el de *“un profundo proceso de transformación digital, en coherencia con los requerimientos propios de la sociedad tecnológica en la que desarrollan su actividad, lo que está suponiendo no sólo una notable transformación de los procedimientos de gestión y de la forma de relación con la ciudadanía, sino también evidentes repercusiones en el empleo público y en la propia organización del trabajo”* lo cual este Consejo considera innegable, pero tampoco cabe duda a nuestro parecer que tal **proceso de transformación digital**, tanto en el ámbito de las Administraciones Públicas como en todo el sistema productivo en general, se ha **acelerado como consecuencia de la crisis derivada de la pandemia de COVID-19** a partir de marzo de 2020 y la imposibilidad de desarrollar la actividad administrativa, laboral y productiva de forma ordinaria presencialmente en la mayoría de los centros de trabajo.

Segunda. En el marco de excepcionalidad normativa de la pandemia, podemos destacar una **primera fase de trabajo a distancia como medida urgente extraordinaria en el contexto de la pandemia** donde, prescindiendo de otros antecedentes, debemos destacar el Real Decreto-Ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 que, dada la situación de excepcionalidad y crisis sanitaria sin precedentes de los primeros momentos de la pandemia, declarara el carácter preferente del trabajo a distancia en su artículo 5 y ello con un carácter prioritario frente a la cesación temporal o reducción de la actividad para lo que la empresa debía *“adoptar las medidas oportunas si ello es técnica y razonablemente posible y si el esfuerzo de adaptación necesario resulta proporcionado.”* Y es que, tal y como se señalaba en la Exposición de Motivos *“... el trabajo no presencial se configura como un instrumento de primer orden para poder conjugar las necesarias medidas de aislamiento y contención en la propagación del virus y, al mismo tiempo, garantizar la continuidad en el ejercicio de numerosas actividades empresariales, económicas y sociales”*.

Al objeto de facilitar el ejercicio de la modalidad de trabajo a distancia *“en aquellos sectores, empresas o puestos de trabajo en las que no estuviera prevista hasta el momento”* se adoptó una medida absolutamente excepcional pero necesaria dadas las circunstancias de aquellos momentos, como fue la de sustituir la evaluación de los riesgos para la seguridad y salud de las personas trabajadoras a efectuar por el centro de trabajo del artículo 16 de la Ley 31/1995,

de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales por una autoevaluación realizada voluntariamente por la propia persona trabajadora.

Además, se previeron medidas dirigidas a facilitar esta modalidad de prestación laboral tanto dirigidas a las personas trabajadoras (el “Derecho de adaptación del horario y reducción de jornada” del artículo 6 de este Real Decreto-Ley 8/2020, posteriormente retitulado como “Plan MECUIDA” por Real Decreto-Ley 15/2020, de 21 de abril, de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo) como a empresas, especialmente a pymes (a través del denominado “Plan Acelera” de este mismo Real Decreto-Ley 8/2020).

En el ámbito de la Administración de nuestra Comunidad también se adoptaron medidas de carácter coyuntural y extraordinario para facilitar el régimen de trabajo no presencial de personal empleado público de la Comunidad en determinados supuestos mediante el Acuerdo 32/2020, de 2 de julio, de la Junta de Castilla y León, sobre medidas a adoptar durante la situación de crisis sanitaria por COVID-19, en los centros de trabajo dependientes de la Administración de la Comunidad de Castilla y León y su posterior modificación por Acuerdo 55/2020, de 17 de septiembre, de la Junta de Castilla y León.

Tercera. - El Proyecto de Decreto que informamos tiene por objeto regular las **condiciones y el procedimiento para el desarrollo de la actividad laboral a través de teletrabajo, por el personal al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León** incluido en su ámbito de aplicación en consonancia con las competencias de nuestra Comunidad (establecimiento del régimen de su personal empleado público en el marco de lo dispuesto en el artículo 149.1. 18º de la Constitución del 32.3) y toda vez que, como es sabido, las **Comunidades Autónomas carecen de competencias normativas en materia laboral** y en el caso concreto de nuestra Comunidad le corresponde, en los términos que establezcan las leyes y las normas reglamentarias que en su desarrollo dicte el Estado, la función ejecutiva en materia de *“Empleo y relaciones laborales. Políticas activas de ocupación. Prevención de riesgos laborales, promoción de la salud y seguridad laboral”* (artículo 76. 1º de nuestro Estatuto de Autonomía).

Adicionalmente el artículo 70.1. 1º establece la competencia exclusiva de nuestra Comunidad en materia de *“Organización, régimen y funcionamiento de sus instituciones de autogobierno”*. En base a estas competencias, nuestra Comunidad ya ha venido regulando estas cuestiones, siendo hasta ahora la última norma principal al respecto el Decreto 16/2018, de 7 de junio, por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de

teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León (cuya derogación se prevé tras la aprobación como Decreto del Proyecto que informamos).

Sin embargo, no cabe duda de que el marco general en el que el régimen de teletrabajo del personal al servicio de la Administración se encuadra (transformación digital acelerada por la pandemia) ha cambiado notablemente desde la promulgación de nuestro Decreto de 2018, por lo que estimamos procedente hacer referencia a los principales hitos que en el ámbito laboral se han venido produciendo.

Cuarta. – A continuación, una vez resulta obvia la aceleración en la transformación digital a causa de la pandemia en todos los ámbitos, podemos decir que entramos en una **fase en la que se pretende la regulación de una nueva normativa de trabajo a distancia en situación de normalidad.**

La norma que en el ámbito laboral (excluido el ámbito de las Administraciones Públicas) instauraría esta nueva fase es el Real Decreto-Ley 28/2020, de 22 de septiembre, de trabajo a distancia que parte de que la regulación básica hasta entonces vigente y que se contenía en el artículo 13 del Estatuto de los Trabajadores resultaba del todo insuficiente para cubrir esta realidad puesto que el teletrabajo requiere no solo de una prestación laboral que se desarrolle preferentemente fuera de los locales de la empresa (tal y como regulaba el citado artículo 13), sino también de un uso intensivo de las nuevas tecnologías informáticas y de la comunicación.

La regulación del Real Decreto-Ley 28/2020 ha sido sucedida posteriormente por la de la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia (que sigue excluyendo de su ámbito de aplicación a las Administraciones Públicas) que contiene las siguientes definiciones:

- «trabajo a distancia»: forma de organización del trabajo o de realización de la actividad laboral conforme a la cual esta se presta en el domicilio de la persona trabajadora o en el lugar elegido por esta, durante toda su jornada o parte de ella, con carácter regular.

Además, “se entenderá que es regular el trabajo a distancia que se preste, en un periodo de referencia de tres meses, un mínimo del treinta por ciento de la jornada, o el porcentaje proporcional equivalente en función de la duración del contrato de trabajo.”

- «teletrabajo»: aquel trabajo a distancia que se lleva a cabo mediante el uso exclusivo o prevalente de medios y sistemas informáticos, telemáticos y de telecomunicación.



- «trabajo presencial»: aquel trabajo que se presta en el centro de trabajo o en el lugar determinado por la empresa.

Estas definiciones resultan muy clarificadoras en cuanto los términos “trabajo a distancia” y “teletrabajo” vienen usándose casi de forma sinónima en el lenguaje ordinario y social cuando el teletrabajo es una modalidad o concreción del trabajo a distancia basada en el uso intensivo de las nuevas tecnologías.

Lo más relevante es que el trabajo a distancia es voluntario tanto para la persona trabajadora como para la empleadora por lo que requiere la firma del acuerdo de trabajo a distancia regulado en la Ley (que podrá formar parte del contrato inicial o realizarse en un momento posterior) sin que pueda ser impuesto en aplicación del artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores (esto es, como una modificación sustancial de las condiciones de trabajo), todo ello sin perjuicio del derecho al trabajo a distancia que pueda reconocer la legislación o la negociación colectiva (recogiéndose a este último respecto una previsión en la Disposición Adicional Primera).

Quinta. - Finalmente cabe hacer referencia a la mención a una **normativa específica de teletrabajo “ordinario” en el ámbito de las Administraciones Públicas.**

Y así, debemos volver al Real Decreto-Ley 28/2020 donde resulta relevante apuntar que el mismo no resultó de aplicación al Personal laboral al servicio de las Administraciones Públicas (Disposición Adicional Segunda) sino que fue mediante Real Decreto-Ley 29/2020, de 29 de septiembre, de medidas urgentes en materia de teletrabajo en las Administraciones Públicas y de recursos humanos en el Sistema Nacional de Salud para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, donde se introdujo un nuevo Artículo 47 bis sobre Teletrabajo dentro de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público-EBEP- (Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre).

Así el EBEP, la prestación del servicio mediante teletrabajo habrá de ser expresamente autorizada y será compatible con la modalidad presencial con carácter voluntario y reversible salvo en supuestos excepcionales debidamente justificados. Se realizará en los términos de las normas que se dicten en desarrollo del Estatuto Básico del Empleado Público, que serán objeto de negociación colectiva en el ámbito correspondiente y contemplarán criterios objetivos en el acceso a esta modalidad de prestación de servicio.

Sexta.- Es en este contexto en el que se enmarca el Proyecto de Decreto que informamos, si bien debemos apuntar que con carácter previo al Proyecto de Decreto que se nos somete a Informe cabe mencionar que el Acuerdo 105/2021, de 30 de septiembre, de la Junta de Castilla y León, sobre medidas a adoptar en la situación actual de crisis sanitaria por COVID-19, en los centros de trabajo dependientes de la Administración de la Comunidad de Castilla y León deja sin efecto lo establecido (de forma excepcional) en el Acuerdo 32/2020, de 2 de julio y que *“...mantendrá su eficacia mientras dure la situación actual, con respecto a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19”* siendo de aplicación *“...con carácter general, al personal que preste servicios en la Administración General de la Comunidad de Castilla y León y en los Organismos Autónomos dependientes de ésta”* y que *“En el marco de las disposiciones enunciadas en la exposición de este acuerdo y en el de las medidas relacionadas en la «Guía de medidas preventivas a adoptar frente al SARS-COV-2 en los centros de trabajo dependientes de la administración de la Comunidad de Castilla y León», la prestación del servicio, en su respectivo ámbito laboral, por parte de los empleados públicos se llevará a cabo de manera presencial.”*

A juicio del CES, por tanto, puede decirse que este Acuerdo 105/2021 pretende restablecer una situación de normalidad en la prestación de servicios por parte del personal al servicio de la Administración de la Comunidad, con un régimen de teletrabajo que estando actualmente regulado por el Decreto 16/2018 pasará a ser regulado por el Proyecto que informamos tras su futura aprobación como Decreto.

Séptima. – Desde el CES queremos destacar la celeridad de la Administración Autonómica en su propia regulación de la prestación de servicios en régimen de teletrabajo, pues el presente Proyecto de Decreto ya se encontraba cerrado en su trámite de información pública el 27 de mayo de 2020. Sin embargo, no cabe desconocer que la cuestión de la prestación de servicios en régimen de teletrabajo en el ámbito de las Administraciones Públicas sin duda ha recibido un fuerte impulso con el inicio de la tramitación del Proyecto de Real Decreto por el que se regula el teletrabajo en la Administración del Estado (sometido a trámite de información pública desde el 15 de diciembre de 2021 al 4 de enero de 2022)

Octava.- El Consejo Económico y Social de Castilla y León emite este Informe Previo en el ejercicio de sus funciones *“de carácter consultivo y asesor en materia socioeconómica de la Comunidad Autónoma de Castilla y León”* si bien debemos apuntar que ni el Decreto 9/2011, de 17 de marzo, por el que se regula la jornada de trabajo no presencial mediante teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León (primera norma autonómica que

reguló esta materia) ni el todavía vigente Decreto 16/2018, de 7 de junio, por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León fueron sometidos al Informe Previo de esta Institución por tratarse de normas de ámbito organizativo interno de la Administración General de la Comunidad.

IV.- Observaciones Particulares.

Primera. – El Capítulo I relativo a Disposiciones Generales contiene los artículos 1 al 7.

El **artículo 1** define el **objeto** del Proyecto de Decreto, que es regular las condiciones y el procedimiento para el desarrollo de la actividad laboral a través de teletrabajo como modalidad de prestación de servicios a distancia, por el personal al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León incluido en su ámbito de aplicación.

El **artículo 2** define el **ámbito de aplicación** del Proyecto de Decreto, que será el personal funcionario de carrera o interino y al personal laboral fijo o temporal, que preste sus servicios en la Administración General de la Comunidad de Castilla y León y los Organismos Autónomos dependientes de ésta. En el Consejo valoramos positivamente que la norma afecte a todo el personal funcionario y laboral, ya sea fijo o temporal.

En el Informe de evaluación del impacto económico del Proyecto de Decreto que ahora informamos se estima que el número de puestos susceptibles de ser reconocidos en la relación de puestos de trabajo como teletrabajadores es de 12.244 entre el personal funcionario y de 12.323 laborales. En el CES consideramos que estas cifras demuestran la importancia de la norma en cuanto puede afectar a un gran número de personas trabajadoras de la Comunidad.

Se incluye el personal que preste servicios en centros e instituciones sanitarias de la Gerencia Regional de Salud, (personal que era excluido en la norma anterior, Decreto 16/2018, de 7 de junio) aunque se establece que, “dadas las características propias de prestación de servicios de este personal, mediante orden del titular de la Consejería de Sanidad se procederá a la adaptación a su régimen específico de la regulación establecida con carácter general en el presente decreto”. En el CES consideramos adecuado que se establezca un plazo máximo para la publicación de la mencionada orden en la Disposición Adicional Primera del Proyecto de Decreto, sin perjuicio de lo que expresaremos más adelante.

Por otra parte, se excluye al personal que preste servicios en los centros dependientes de la Consejería de Educación, salvo al personal de servicios administrativos, añadiéndose que, para

estos últimos, “se valorará de manera excepcional la autorización del teletrabajo de acuerdo con las condiciones que se determinen por la Consejería de Educación”.

Segunda. – El **artículo 3** del Proyecto de Decreto, se refiere a las **definiciones** de: teletrabajo, persona que teletrabaja, persona supervisora, periodos de interconexión, oficina a distancia, documento de compromisos, plan individual de teletrabajo, unidades de gestión competentes en materia de teletrabajo y unidades administrativas.

En el CES observamos que algunas de las definiciones contenidas en este artículo van más allá de lo que es la mera definición y recogen aspectos que vienen a ser propiamente regulatorios. Concretamente, observamos que la definición de teletrabajo establece que “la prestación del servicio mediante esta modalidad deberá de ser expresamente autorizada y será compatible con la modalidad presencial” y desde CES entendemos que su encuadre debería ser dentro del Capítulo III del Proyecto que informamos. Asimismo, se observa que en la propia definición de la persona supervisora se establecen las funciones de la misma, lo que también genera dudas al Consejo sobre la idoneidad de que ello se contenga en las definiciones. Por su parte, la definición de jornadas teletrabajables establece que estas no podrán ser más de cuatro a la semana, lo que se regula en el artículo 17 referido a distribución de la jornada, entendiéndose el CES que no sería necesario que se contenga en el artículo 3. Por último, la definición del documento de compromiso contiene los extremos que ha de tener dicho instrumento, lo que a nuestro juicio no es una definición y podría regularse en otra parte del articulado.

En cuanto a los períodos de interconexión, definidos en el artículo 3.4 entendemos en el CES que deberían recogerse en el Documento de Compromisos y/o en el Plan Individual de Teletrabajo al objeto de que se puedan introducir medidas de flexibilidad horaria con garantía de prestación del servicio y conexión con la unidad de dependencia.

Tercera. – El **artículo 4** establece los **finés** del Proyecto de Decreto entre los que se encuentran contribuir a la fijación de la población en el medio rural, disminuir el riesgo de accidentes laborales, especialmente “in itinere” o potenciar la conciliación de la vida familiar y laboral. En el Consejo consideramos la importancia de los fines descritos, tal y como se ha manifestado en multitud de informes, por lo que valoramos la contribución de la norma, en mayor o menor medida, a perseguir la consecución de tales fines. En cuanto a la fijación de población en el medio rural, en el CES consideramos, tal y como hemos expresado en otros Informes, la importancia de que exista conexión a internet suficiente y adecuada desde todo el territorio

de la Comunidad Autónoma, considerando que ello podría favorecer el asentamiento de personas teletrabajadoras en zonas rurales.

Cuarta. – El **artículo 5** se dedica a los Derechos individuales y colectivos del personal teletrabajador, estableciendo que este personal tendrá los mismos derechos y deberes individuales y colectivos que el resto del personal, salvo aquellos que sean inherentes a la realización de la prestación de servicios de manera presencial, y no experimentará variación alguna en sus retribuciones ordinarias y tiempo de trabajo. En el punto 2 de este artículo se enumeran varios derechos que se garantizarán con carácter especial, entendiéndolo el CES que al tratarse de los mismos derechos que tiene el todo el personal, aunque su enumeración es meramente declarativa, la consideramos apropiada. No obstante, en cuanto al derecho a la desconexión digital (recogido en el apartado 2d), consideramos que es necesario elaborar una política interna dirigida a las personas trabajadoras en la que se definan las modalidades de ejercicio de derecho a la conexión, tal y como se establece en el artículo 18.2. del Real Decreto-Ley 28/2020, de 22 de septiembre.

Quinta. – El Capítulo II regula los requisitos de acceso al teletrabajo, tanto en cuanto a los requisitos de los empleados públicos, artículo 6, como a los requisitos de los puestos de trabajo, artículo 7.

Entre los **requisitos del personal empleado público** recogidos en el **artículo 6** se encuentra el de contar certificado en competencias digitales del personal al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León. Esta formación es impartida en los planes de formación de la ECLAP de forma generalizada. En el CES entendemos, sin perjuicio de lo establecido en la Disposición transitoria quinta del Proyecto de Decreto, que estar en posesión de este certificado ha de configurarse como formación para las personas trabajadoras que prestan servicio en la modalidad de teletrabajo, incluyendo la experiencia ya demostrada por este personal público y no como un requisito previo para el acceso al teletrabajo, pudiendo ser un requisito tener los conocimientos informáticos y telemáticos teóricos y prácticos que garanticen la aptitud.

En lo que se refiere a los requisitos de disponer de un espacio de trabajo que cumpla con las condiciones marcadas por la normativa vigente en materia de seguridad y salud laboral y disponer de una conexión a Internet adecuada al contenido y funciones del puesto a desempeñar en régimen de teletrabajo que garantice la conexión permanente durante el desarrollo de la jornada de trabajo, en el CES consideramos que, en el caso de que el

teletrabajo tenga lugar por situaciones extraordinarias o excepcionales (reguladas en el Capítulo VI de este mismo informe) se facilitará a las personas trabajadoras la adaptación del espacio de trabajo y el coste de la conexión, en su caso.

En el **artículo 7** se establece que es susceptible de ser desempeñado en régimen de teletrabajo cualquier puesto que pueda desarrollarse fuera de las dependencias de la Administración, mediante el uso exclusivo o prevalente de las tecnologías de la información y la comunicación, debiendo estar identificados en las RPT o en las plantillas orgánicas. Se establecen, asimismo, los puestos que no son susceptibles de ser ejercidos en la modalidad de teletrabajo.

Sexta. – El Capítulo III se dedica a la duración y extinción del régimen de teletrabajo. Así en su **artículo 8** establece que la autorización y posible prórroga de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo tendrá la **duración** máxima de dos años, salvo que en la solicitud se haga constar un período inferior, con posible prórroga, debiendo establecerse en la resolución de concesión el periodo inicial del mismo, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 9 y 10 del presente decreto (referidos a suspensión extinción y renuncia de la autorización)

Asimismo, se establece que la duración máxima de cada prórroga será de un año, pudiéndose solicitar tantas prórrogas como se desee, estando condicionado el otorgamiento de la prórroga al mantenimiento de los requisitos que dieron lugar a la autorización inicial y a los contemplados en el documento de compromisos, considerando a su vez el orden de prelación con el resto de los solicitantes y el mantenimiento de los criterios a que dieron lugar la posición en la prelación, que se regula en el Capítulo IV del Proyecto de Decreto que se informa.

Séptima. – El **artículo 9, referido a suspensión de la autorización**, regula los supuestos por los que se podrá suspender la autorización de teletrabajo, tanto de oficio como a instancia de la persona interesada, establece que el período de tiempo durante el que la autorización de teletrabajo se encuentre suspendida no será computable a efectos del período máximo para el que éste hubiese sido autorizado

Por su parte en el **artículo 10** se regula **la extinción y renuncia de la autorización** de teletrabajo, estableciéndose las causas que llevarían a la extinción (finalización del plazo de la autorización o de la prórroga, modificación sustancial del puesto de trabajo o cambio de actividad, circunstancias sobrevenidas debidamente motivadas, etc.). Asimismo, se establece que la persona teletrabajadora podrá renunciar en cualquier momento a la prestación de servicios en esta modalidad, mediante escrito dirigido al órgano que la autorizó presentado

con una antelación mínima de quince días hábiles a la fecha en la que pretenda reanudar su actividad exclusivamente presencial.

Octava. – El **Capítulo IV** dedica su contenido al Procedimiento de Autorización de Teletrabajo, artículos 11 a 14.

El **artículo 11** regula los **órganos competentes**, estableciendo como tales a los titulares de las Secretarías Generales (servicios centrales) y de las Delegaciones Territoriales (en servicios periféricos). En cuanto a los organismos autónomos el proyecto de decreto establece la competencia al órgano con rango equivalente al de titular de secretaría general. A este respecto hay que indicar que el concepto de “rango” tiene un sentido jerárquico, siendo más propio, al parecer de este Consejo, hacer referencia al alto cargo titular de las competencias asimilables a las de secretaría general, pues no es infrecuente que éstos ostenten diferentes rangos en los distintos entes autónomos aun estándoles atribuidas similares competencias. Parece más apropiada por tanto una referencia similar a la que contiene en su artículo 3 el aún vigente Decreto 16/2018 (“En el ámbito de los Organismos Autónomos esta competencia será ejercida de conformidad con sus normas de atribución competencial y, en su defecto, por el órgano con rango equivalente a Secretario General.”).

Novena. - El **artículo 12** regula el **inicio del procedimiento**, esta regulación no presenta apenas novedades con respecto a lo que establece el Decreto 16/2018, siendo algunos de ellas tales como: la tramitación electrónica se establece en todo caso, el concepto de “jornadas que pretenden ser desempeñadas en régimen de teletrabajo” se sustituye por “plazo para el que se solicita el teletrabajo”.

La solicitud debe recoger también el compromiso de adoptar “las medidas seguridad e higiene que se determinen en el artículo 19 (entiende el CES que la referencia correcta ha de ser al artículo 18, puesto que es al que se refiere a la Prevención de Riesgos Laborales).

Se añade en la solicitud el “*compromiso de observar en todo momento la normativa vigente sobre protección de datos de carácter personal*”; lo que valoramos favorablemente.

Se incluye en la solicitud el “*compromiso de disponer de una conexión a Internet adecuada al contenido y funciones del puesto a desempeñar en régimen de teletrabajo*”. Indicamos que puede resultar redundante ya que este compromiso está también incluido en la declaración responsable sobre los requisitos subjetivos del empleado referidos en el artículo 6, declaración responsable que también debe formar parte de la solicitud.

Décima. - El **artículo 13** regula el **trámite de instrucción del procedimiento**. Esta regulación se compone de cinco puntos: el informe del responsable del órgano, las garantías para asegurar la atención presencial en la unidad administrativa, el baremo para ordenar las solicitudes presentadas (así como para el desempate en caso de ser necesario), las particularidades en la instrucción en caso de informe desfavorable, y las particularidades en la instrucción en caso de informe favorable.

El **primer punto** indica que será preceptiva pero no vinculante la emisión de informe del responsable de la unidad. El contenido y el plazo de emisión del informe serán diferentes en función de si el puesto de trabajo en cuestión está o no identificado en la RPT (relación de puestos de trabajo) como susceptible de ser desempeñado en régimen de teletrabajo.

En caso de que el puesto de trabajo esté identificado en RPT como teletrabajable el informe se emitirá en 5 días, y se limitará a la constatación del cumplimiento de requisitos objetivos (puestos cubiertos en teletrabajo en la unidad, cumplimiento de los requisitos del empleado y del puesto -artículos 6 y 7-, y necesidades de acceso a bases de datos o aplicaciones). No obstante, se añade un elemento con el siguiente literal: "Adecuación de esta modalidad de prestación del servicio al funcionamiento del órgano o de la unidad administrativa de dependencia del puesto en el que se solicita el teletrabajo". A juicio del CES este punto introduce un elemento subjetivo y entra en contradicción con el carácter del puesto que ya está identificado como teletrabajable, y tendría un encaje más adecuado en el siguiente supuesto de emisión de informe (puesto no identificado en RPT como teletrabajable).

En caso de que el puesto de trabajo no esté identificado en RPT como teletrabajable el informe se emitirá en 10 días, y su contenido coincide con el del anterior caso, salvo que se añade la descripción de las tareas y funciones asignadas al puesto, y se elimina el punto comentado al final del párrafo anterior relativo a la adecuación de la modalidad de prestación del servicio al funcionamiento de la unidad, que ya indicábamos que tendría más encaje en este tipo de informe.

El **segundo punto** indica las garantías para asegurar la atención presencial en la unidad administrativa. Para ello establece unos porcentajes máximos de puestos a desarrollar en régimen presencial "respecto de los puestos de trabajo susceptibles de ser desempeñados en la modalidad de teletrabajo" (no obstante, no encontramos regulación que indique qué puestos son "susceptibles de ser desempeñados en la modalidad de teletrabajo" salvo cuando se identifiquen como tales a futuro en las RPT). Una regulación no deja de parecer contradictoria: asegurar la presencialidad estableciendo porcentajes máximos de puestos a desarrollar precisamente en esa modalidad presencial, sin establecer un mínimo objetivo.

Se acota por tanto un límite porcentual del 60% como exigencia máxima para el desarrollo de puestos de forma presencial (cuya referencia ya hemos dicho que no parece ser algo objetivable), y además se deberá acreditar la necesidad “si el porcentaje que se pretende establecer supera el 40%” (entendemos que se refiere al porcentaje que resulte de la autorización de solicitudes de teletrabajo en la unidad, ya que no hay referencia en el proyecto de decreto al establecimiento de porcentajes por unidad).

El **tercer punto** regula el baremo para ordenar las solicitudes presentadas (así como para el desempate en caso de ser necesario). Se establece un baremo de concesión de puntos para el caso en que “no se puedan autorizar todas las solicitudes” (cuestión que ya hemos referido que no se determina de forma objetiva en el Proyecto de Decreto).

Se conceden puntos en base a 7 posibles circunstancias: especial protección, discapacidad, conciliación de la vida familiar con la laboral (en este caso solo cuando el cónyuge o la pareja de hecho desempeñe una actividad por cuenta propia o ajena o se encuentre incapacitado para cuidados de otras personas; además este baremo no será aplicado cuando el cónyuge o la pareja de hecho presten servicios en la modalidad de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León), criterios de población y dispersión geográfica, realización de estudios reglados, por “no” desempeñar otro puesto de trabajo compatible, y por no haber podido acceder al teletrabajo anteriormente (esta última circunstancia no está identificada como punto, pero se podría identificar como punto 3.g) del artículo 13).

Por último, se regulan los desempates ya que el orden en que están redactadas las circunstancias del baremo establece un orden de prioridad determinada por la nota más alta obtenida en cada una de ellas, por su orden. De persistir el empate, tendrá prioridad quien no haya obtenido teletrabajo en los últimos 12 meses, y de persistir nuevamente, se otorgará al de mayor antigüedad, y de persistir, al de mayor edad.

El Consejo observa que en el punto 2.c).1º del artículo 13 se establece una prioridad absoluta, que podría regularse por su importancia de forma específica, ya que establece que “Por tener cónyuge, pareja inscrita en el registro de parejas de hecho, o hijos a cargo menores de edad, menores en régimen de tutela o acogimiento familiar o mayores con la patria potestad prorrogada, tutela o curatela, que tengan reconocido un grado III de dependencia: tendrán prioridad en todo caso sobre el resto de los solicitantes.”

Además, se aprecia la contradicción que supone otorgar 2 puntos a esta casuística cuando ya se ha establecido su prioridad absoluta.



El **punto cuarto** del artículo 13 regula las particularidades en la instrucción en caso de informe desfavorable estableciendo un trámite de audiencia previo a la resolución (hay que recordar que el informe no es vinculante).

El **quinto punto** regula las particularidades en la instrucción en caso de informe favorable, en este caso, acompañar el plan de trabajo regulado en el artículo 16.

Undécima.- El **artículo 14** regula la **resolución del procedimiento**, con cinco disposiciones: resolución estimatoria (y su contenido), resolución desestimatoria expresando motivación que parece ser solo se podrá fundamentar en el no cumplimiento de los requisitos de los artículo 6 y 7 (requisitos del empleado y del puesto de trabajo, respectivamente), el plazo de resolución (3 meses) y los efectos desestimatorios del silencio administrativo (en contradicción con la iniciativa incluida en el proyecto de ley de medidas tributarias y administrativas; ver informe Previo CES IP-15/21-U que precisamente eliminaba este carácter desestimatorio de la Ley 14/2001, de 28 de diciembre, de Medidas Económicas, Fiscales y Administrativas), la publicidad de las Resoluciones en el portal del empleado público (en términos estadísticos -número de autorizaciones y denegaciones-), y la procedencia de los recursos habilitados por la legislación (algo que no deja de ser redundante en materia normativa).

Duodécima. - El **Capítulo V** dedica su contenido a la regulación de las **condiciones de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo**, que se desarrolla en 6 artículos.

El primero de ellos es el **artículo 15** regulador de las **condiciones generales** de la prestación de servicios y establece por un lado los compromisos que deben asumir los empleados (básicamente las normas de prevención, y el plan individualizado), y por otro lado establece lo que podemos llamar las obligaciones de la administración en cuanto a medios tecnológicos (teléfono móvil, certificado digital, acceso a aplicaciones, equipo informático, etc.). Este seguimiento se regula parcialmente en el artículo 3.8 en el apartado de "Definiciones", lo cual, a nuestro juicio, debería estar regulado en este artículo 15 que regula específicamente las materias de seguimiento. Finalmente establece que los medios facilitados por la administración son de uso exclusivo para la prestación de los servicios encomendados, a cuyos efectos se suscribirá un documento con los pormenores relativos a las condiciones reguladoras de los dispositivos tecnológicos.

Desde el CES queremos hacer constar que en este proyecto no se hace ninguna referencia al derecho a posibles abonos por los gastos extras que le pueda suponer para el empleado público y que ya tienen reflejo en la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia.



El **artículo 16** regula el **seguimiento, evaluación y acreditación** de los servicios prestados, que realizará la propia persona teletrabajadora (con el visto bueno de la supervisora) y que al parecer deberá acreditar también la jornada y horario realizados, si bien no se expresa de forma indirecta sino mediante remisión al Plan Individual de Trabajo, lo que podría clarificarse en la redacción del artículo. Se deberán reflejar las tareas efectuadas, el cumplimiento de objetivos y resultados establecidos en el Plan Individual de Trabajo.

El **artículo 17** regula la **distribución de la jornada** estableciendo al menos un día presencial, sin posibilidad de fraccionamiento, y respetando la reducción de jornada en caso de tenerla concedida. Se establecen dos salvedades: en primer lugar, que la distribución y el número de días de las jornadas teletrabajables podrán ser modificados unilateralmente por el órgano competente por “circunstancias sobrevenidas”, en segundo lugar, que durante la jornada teletrabajable se podrá exigir la presencia de la persona teletrabajadora “por razones de servicio”. El Consejo entiende que ambas salvedades introducen una posición de primacía de una de las partes con respecto a lo establecido en el Plan Individual de Trabajo, sin establecer mecanismos que compensen ese desequilibrio entre las partes que se había establecido en principio sobre la base de un compromiso mutuo.

Siempre teniendo en cuenta el carácter voluntario del teletrabajo, en el CES entendemos que se debería poder fraccionar la jornada diaria con carácter excepcional (a pesar de lo que indica el artículo 17.3 del Proyecto) y consideramos que, para la agilidad del procedimiento, se desarrolle a través de informes vinculantes de la Comisión de Seguimiento y Evaluación, en base a situaciones debidamente acreditadas.

El **artículo 18** regula los trámites administrativos para el cumplimiento efectivo de la normativa referente a la Prevención de Riesgos Laborales. Y los **artículos 19 y 20** regulan respectivamente el compromiso de la Administración en materia de formación de las personas con teletrabajo (condiciones, prevención de riesgos laborales, protección de datos, herramientas informáticas, gestión por objetivos, o evaluación del desempeño), y el compromiso de la administración de establecer los mecanismos que garanticen el cumplimiento de la normativa de protección de datos.

Decimotercera. - El **Capítulo VI** del texto que informamos se refiere a la “Prestación de servicios en la modalidad de trabajo no presencial en situaciones extraordinarias o excepcionales” y se compone de un único **artículo, el 21**.

Esta modalidad de trabajo no presencial es distinta de la que se reglamenta en los Capítulos II, III y IV del Proyecto de Decreto que puede considerarse como una prestación de servicios en

régimen de teletrabajo “ordinaria” y, por tanto, entiende este Consejo que esta conceptualización de teletrabajo ordinaria de los Capítulos II, III y IV podría recogerse expresamente en alguna parte del Proyecto de Decreto para una mayor claridad de la futura norma.

El CES valora favorablemente esta nueva modalidad de trabajo no presencial en situaciones extraordinarias o excepcionales no regulada en el todavía vigente Decreto 16/2018 y que puede servir para cubrir transitoriamente situaciones que puedan producirse en la práctica.

Decimocuarta. - Las circunstancias que habilitan el establecimiento de esta modalidad extraordinaria de teletrabajo se mencionan en el apartado 1 del artículo 21 y son las siguientes:

- Necesidades de prevención de riesgos laborales (letra a) del artículo 21,1);
- Razones de emergencia sanitaria (letra b);
- Obras o reformas en el lugar de trabajo que impidan el desarrollo de este de forma presencial (letra c);
- Traslados o mudanzas entre distintos edificios o distintos puestos en un mismo edificio (letra d);
- Otras circunstancias de fuerza mayor (letra e).

En principio este Consejo considera adecuada esta relación de circunstancias habilitantes, pero en relación al último de los supuestos, y con base en el artículo 1.105 del Código Civil, la fuerza mayor haría referencia a acontecimientos imprevisibles o inevitables y es por ello que, en tanto, las circunstancias anteriores a las mencionadas en la letra e) del apartado 1 del artículo 21 a nuestro parecer no tienen por qué responder necesariamente a circunstancias de fuerza mayor (salvo en su caso las razones de emergencia sanitaria de la letra b), consideramos que sería más apropiado que la letra e) fuera “*Circunstancias de fuerza mayor en general*” u otra redacción similar.

Decimoquinta. - Por otra parte, consideramos apropiado el apartado 2 de este artículo 21 tanto en lo referente a quién pueda realizar la propuesta de esta prestación de servicios en modalidad extraordinaria (tanto “*la persona titular del centro directivo cuyos empleados públicos se vean afectados*” como “*el órgano competente en materia de personal*”) como a que el servicio con competencias en materia de prevención de riesgos laborales competente pueda proponer, por razones de seguridad y salud de las personas afectadas, esta modalidad de prestación de servicios como una medida preventiva.

Decimosexta. - Ahora bien, siguiendo con este apartado 2 del artículo 21, más dudas nos plantea que *“La resolución corresponderá en cada caso al órgano competente por la materia determinado en las normas correspondientes”*.

En primer lugar, hay que entender que el procedimiento de autorización de teletrabajo en esta modalidad en principio será un procedimiento iniciado de oficio (artículos 58 a 62 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas) y por razones de seguridad jurídica, y en tanto apenas se contiene regulación en el presente Proyecto de Decreto, a nuestro juicio así debería recogerse expresamente en el texto informado.

Por otra parte, a esta Institución le genera dudas la expresión *“órgano competente por la materia determinado en las normas correspondientes”* de tal manera que se da a entender que habría de acudir a distintas normas de carácter organizativo (tanto de la Administración General de la Comunidad como de los Organismos Autónomos dependientes) para dilucidar cuál sería el órgano competente, pero *“la materia”* en sentido estricto, a nuestro parecer, sería el teletrabajo y tal norma a tener en cuenta para determinar el órgano competente sería, precisamente, el texto que informamos (particularmente su artículo 11) cuando haya sido aprobado como Decreto, por todo lo cual el CES entiende conveniente mejorar la redacción de este último párrafo del apartado 2 del artículo 21.

Decimoséptima. - Dadas las circunstancias por las que se adopta la *“prestación de servicios en la modalidad de trabajo no presencial en situaciones extraordinarias o excepcionales”* a este Consejo le parece razonable que la prestación de esta modalidad de teletrabajo se pueda llegar a extender hasta la totalidad de las jornadas semanales y que no sea necesario el cumplimiento íntegro de las condiciones previstas en los Capítulos II, III, IV y V, tal y como recoge el apartado 4 del artículo 21, (y con la excepción mencionada en nuestra *Observación Particular Quinta*) y en tanto sí deben cumplirse las condiciones del Capítulo I sobre *“Disposiciones Generales”* y, en particular, los derechos individuales y colectivos del personal teletrabajador del artículo 5.

Sin embargo, por razones organizativas e incluso de protección de las propias personas trabajadoras, este Consejo considera conveniente que esta modalidad de teletrabajo *“excepcional”* se separe en la menor medida posible del régimen general de los citados Capítulos si bien es consciente de que ello puede resultar complicado en la práctica,

particularmente en hipotéticos supuestos de adopción de teletrabajo excepcional en casos de fuerza mayor imprevisibles.

Decimoctava. - El CES valora favorablemente las previsiones del apartado 5 del artículo 21 que tienen por finalidad informar a los representantes de las personas trabajadoras (“juntas de personal” en el caso de la Administración General y “comités de empresa” en el caso de órganos de la Administración Institucional) de la adopción de esta modalidad de teletrabajo excepcional. Obviamente consideramos conveniente informar de esta circunstancia con la mayor anticipación posible (“con carácter previo o simultáneo en función de las circunstancias que motiven esta situación” señala el Proyecto) si bien consideramos que cuando concurren causas de fuerza mayor será complicado informar con cierta antelación.

Decimonovena. – En relación al supuesto regulado en el párrafo segundo del apartado 5 del artículo 21 se señala que, en este caso, la información sobre la prestación de servicios en la modalidad de trabajo no presencial por situaciones extraordinarias o excepcionales deberá proporcionarse a las organizaciones sindicales presentes en las “*Mesas Sectoriales de Negociación de los empleados públicos de la Administración de la Comunidad de Castilla y León*”. Entiende el CES que tales Mesas Sectoriales son las reguladas en el apartado 3 del artículo 102 de la Ley 7/2005, de 24 de mayo, de la Función Pública de Castilla y León, pero, en cualquier caso, estimamos recomendable que se haga esta remisión expresa en el Proyecto de Decreto para mayor certeza en este ámbito.

Vigésima. - El Capítulo VII del Proyecto de Decreto, compuesto de un único **artículo 22**, crea la **Comisión de seguimiento y evaluación** como órgano colegiado de seguimiento y control de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo, siendo de composición paritaria (esto es, tantos representantes de la administración autonómica como representantes sumados en total de cada una de las organizaciones sindicales presentes en la Mesa General de negociación de los empleados públicos de la Administración de la Comunidad de Castilla y León). La todavía vigente Comisión de seguimiento del teletrabajo (artículos 25 a 27 del Decreto 16/2018) no contempla esta presencia paritaria y en este sentido el CES realiza una valoración favorable.

Sin embargo, se señala que “la secretaría” tendrá “voz y voto” y al respecto debe decirse:

- Que, a nuestro parecer y aun cuando pueda resultar obvio, debería especificarse “la persona titular de la secretaría” en tanto esto no queda meridianamente claro con la redacción actual, pudiéndose generar la sensación de que la “secretaría” podría estar compuesta por más de una persona.
- Que, conforme al artículo 57 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, a la persona titular de la secretaría le corresponde “Asistir a las reuniones con voz y voto si es miembro del órgano, y con voz, pero sin voto si actúa como funcionario”.

No se especifica en el Proyecto si “la secretaría” tiene o no la condición de funcionario, pero al ser designada “por quien ostente la presidencia entre el personal funcionario destinado en la dirección general competente en materia de función pública” (siendo por otro parte complicado dilucidar a quien se refiere en este sentido el Proyecto) y no por “el titular de la consejería con competencias en materia de función pública” (como los representantes de la administración autonómica) parecería darse a entender que esta “secretaría” tendría la condición de funcionario y, de ser así y conforme al artículo 57 de la Ley 3/2001, no podría contar con voto.

Por todo lo expresado, el CES considera necesaria una redacción más aclaratoria de la persona titular de la Secretaría (artículo 22.1 párrafo 2º) y con una configuración en cuanto al voto que se adecúe al principio de composición paritaria que rige esta nueva Comisión de seguimiento y evaluación.

Vigesimoprimera. - En cuanto a las funciones de esta Comisión, estimamos que su “informe anual de seguimiento” (letra a) del apartado 3 del artículo 22) debe tener por finalidad principal verificar hasta qué punto pueda estar contribuyendo el desarrollo de la prestación de servicios en régimen de teletrabajo a los fines del artículo 4, de tal manera que tales fines a nuestro parecer deberían considerarse como los indicadores a tener en cuenta para poder efectuar el seguimiento de esta modalidad de prestación de servicios y sería recomendable según nuestro criterio que, de alguna manera, así se recogiera en el Proyecto, con evaluaciones relativas al posible impacto en cuanto a la fijación de población en el medio rural (letra c) del artículo 4), a la disminución de accidentes de trabajo (letra e), a los efectos que esté teniendo en cuanto a la conciliación (letra f), etc.

En relación a la función de la letra b) del apartado 3 del artículo 22 (“Informar las quejas que se presenten en relación con la prestación de servicios en régimen de teletrabajo”) consideramos que es una función que bien no se va a poder cumplir o que bien no va a tener virtualidad en

la práctica y dado que esta Comisión en principio se va a reunir cuatro veces al año (sin perjuicio de reuniones extraordinarias con arreglo al apartado 2 del artículo 22) y la función que mencionamos nos parece más propia de un órgano que tenga reuniones de manera constante.

Vigésimosegunda. - La **Disposición Adicional Primera (“Personal que preste servicios en centros e instituciones sanitarias de la Gerencia Regional de Salud”)** prevé un plazo máximo para dictar una orden por la que se adapte al régimen específico del personal que preste servicios en centros e instituciones sanitarias del Gerencia Regional de Salud a la regulación establecida con carácter general en el proyecto de decreto, de tal manera que en el momento que se dicte tal orden resultará de aplicación lo establecido en el texto que informamos a tal personal.

Desde el CES valoramos favorablemente el establecimiento de tal plazo porque, de lo contrario, en la práctica el personal que presta servicios en centros e instituciones sanitarias del Gerencia Regional de Salud quedaría de facto excluido de la aplicación del Proyecto de Decreto sine die.

Ahora bien, por lo que al plazo concreto se refiere se establece que la citada orden se dicte *“en el plazo de un año desde la aprobación del presente Decreto”* estimando el Consejo que este plazo puede resultar demasiado amplio y que tal referencia, la de la aprobación (que haría referencia al momento en que se adopte en futuro Decreto en Consejo de Gobierno y no al momento de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León-BOCyL-) puede resultar problemática, en tanto las normas no producen efectos jurídicos hasta su entrada en vigor (lo que acaece con la publicación de la norma) y es esta la referencia que a nuestro parecer sería más conveniente realizar (tanto por razones de seguridad jurídica como porque es la que se utiliza siempre en la práctica) con la expresión *“desde la entrada en vigor.”*

Vigésimotercera. - En la **Disposición Adicional Segunda (“Medios tecnológicos”)** a nuestro parecer resulta poco clara la expresión *“durante este periodo transitorio”*, interpretando el Consejo que el Proyecto se refiere al tiempo que media entre la presentación de la solicitud de la persona empleada pública y la resolución del órgano competente, pero en cualquier caso estimamos necesaria una mejor redacción al respecto.

El CES considera que no debería ser objeto de denegación aquella solicitud que cumpla los requisitos por el mero hecho de que no existan medios tecnológicos disponibles por la administración, si la persona interesada dispone de ellos.

Por su parte, la **Disposición Adicional Cuarta (“Modelo de documento de compromisos de teletrabajo”)** prevé que la dirección general competente en materia de función pública apruebe un modelo de documento de compromisos para garantizar la homogeneidad de las actuaciones que se desarrollen al amparo del Proyecto de Decreto.

A la vista del apartado 7 del artículo 3 (que en principio define pero en la práctica también regula tal “*documento de compromisos*”) no parece que la eficacia del Proyecto informado dependa de la aprobación del modelo que se prevé en esta Disposición Adicional pero entendemos que contar con un modelo puede ser beneficioso tanto para la organización de la Administración como para la propia persona empleada pública, por lo que estimamos conveniente que tal modelo se apruebe a la mayor brevedad posible desde la entrada en vigor como Decreto del Proyecto que informamos y garantizar que hasta ese momento, la solicitud se pueda formalizar por parte del personal empleado público, según su conocimiento, sin que sea motivo para la desestimación el hecho de que la Administración no haya aprobado aún dicho modelo.

Vigésimocuarta. - La Disposición Transitoria Tercera (“Implantación del sistema de control horario”) dispone que “*En tanto no se implante el sistema de control horario en remoto, este se desarrollará durante las jornadas de teletrabajo, de conformidad con lo establecido en la resolución de concesión.*”

El articulado del Proyecto de Decreto no contiene mención alguna a tal sistema de control horario en remoto y consideramos contradictorio que el régimen transitorio del Proyecto contenga mención a cuestiones no reguladas en el articulado [de tal manera que con carácter general lo único que se menciona (artículo 16.2) es que “*El sistema de acreditación de jornada y horario de trabajo será el establecido en el plan individual de teletrabajo*”], por lo que, en su caso, debería al menos contenerse una mínima previsión en el articulado.

Vigésimoquinta. - De la Disposición Transitoria Cuarta parece derivarse la voluntad de que se vayan aprobando nuevas relaciones de puestos de trabajo en lo que se identifiquen claramente los puestos que tengan o no la condición de teletrabajables, lo que el CES valora favorablemente por la garantía que ello ofrece a las personas empleadas públicas y otorgándose así mayor certeza en la resolución de procedimientos de solicitud de autorización para teletrabajar. Por otra parte, observamos que la remisión al artículo “*13 b)*” sería errónea en tanto consideramos claramente que la referencia sería la del artículo “*13.1 b)*”

V. Conclusiones y Recomendaciones:

Primera. – En el CES valoramos positivamente que la regulación de la prestación de servicios en régimen de teletrabajo tenga carácter voluntario, reversible y compatible con la prestación de servicios de forma presencial, así como la garantía de derechos en igualdad, tanto en condiciones laborales, como retribuciones, prevención de riesgos laborales, estabilidad en el empleo, formación, promoción profesional y tiempo de trabajo y jornada.

Segunda. – Tal y como se ha apuntado en la Observación Particular Primera de este mismo Informe, en el ámbito de aplicación de la norma se excluye al personal que preste servicios en los centros dependientes de la Consejería de Educación, salvo al personal de servicios administrativos.

En el Consejo consideramos que el teletrabajo puede permitir la celebración de reuniones de los equipos docentes y tutorías, entrevistas con familias, programación de la actividad del aula, actividades de formación, así como otras tareas de carácter similar. Es por ello por lo que consideramos, que, de persistir la exclusión en esta norma, se deberá plantear la aprobación de una norma específica para regular la prestación de servicios en régimen de teletrabajo del personal que se excluye del ámbito de aplicación del Proyecto de Decreto, dadas las características especiales de este personal público que pueden hacer necesario un régimen diferenciado.

Tercera. – Las personas trabajadoras tienen derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral, incluidas todas aquellas personas que trabajan a distancia, según se recoge en el artículo 88 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y en el artículo 18 de la Ley 10/2021, de 9 de julio, de trabajo a distancia.

En el artículo 5.2.d) del Proyecto de Decreto que informamos se reconoce este derecho, por lo que en el CES consideramos que, ha de garantizarse, que las personas trabajadoras afectadas por el mismo ejerzan su derecho a la desconexión digital, a fin de que se respete su tiempo de descanso y su intimidad personal y familiar, fuera del tiempo de trabajo legal o convencionalmente establecido. Para ello, estimamos que podría llevarse a cabo una política interna dirigida a personas teletrabajadoras, a fin de definir las modalidades de ejercicio del derecho a la desconexión y las acciones de formación y de sensibilización del personal sobre un uso razonable de las herramientas tecnológicas que evite el riesgo de fatiga informática.

Cuarta. – Uno de los posibles inconvenientes que puede presentar el teletrabajo es un mayor aislamiento laboral respecto a las personas que trabajan presencialmente. En el Consejo consideramos que es necesario implantar medidas específicas a fin de evitar el distanciamiento social, la sensación de soledad y aislamiento por no poder establecer relaciones sociales de las personas afectadas por el proyecto de decreto que informamos que prestan sus servicios en régimen de teletrabajo.

Quinta. - En el CES consideramos que, el Proyecto de Decreto que informamos en particular y todas las medidas adoptadas para regular la prestación de servicios en régimen de teletrabajo, han de tener en cuenta la importancia del fomento de la igualdad entre hombres y mujeres y la conciliación de la vida laboral, personal y familiar desde el punto de vista de la corresponsabilidad, entendiendo el CES que el teletrabajo en sí no es una medida de conciliación pero puede contribuir a la igualdad de género por su contribución a una mayor flexibilidad a la hora de organizar el tiempo de trabajo y de compatibilizar las responsabilidades en el ámbito de los cuidados no remunerados con el empleo remunerado. No hemos de olvidar que el teletrabajo conlleva algunos riesgos, como su utilización como posibilidad para asumir la doble carga del trabajo, por lo que en el CES reiteramos la necesidad de un cambio cultural y una supresión de las barreras estructurales para alcanzar una distribución más equitativa del trabajo doméstico no remunerado.

Sexta. – En el Consejo consideramos que es necesaria la utilización de un lenguaje inclusivo a lo largo de todo el texto del proyecto de decreto que se informa, por lo que habría de introducirse, a nuestro juicio, alguna modificación en esta línea, como sustituir “secretarios generales o gerentes” por “personas titulares de la secretaría general o gerencia” o “teletrabajadores” por “personas teletrabajadoras”, en algunos casos.

Séptima. – El CES se remite adicionalmente, en cuanto a Conclusiones y Recomendaciones del presente Informe, a las que puedan desprenderse de las Observaciones Generales y Particulares contenidas en el mismo.

Vº Bº La Secretaria
Cristina García Palazuelos

El Presidente,
Enrique Cabero Morán

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REGULA LA MODALIDAD DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN RÉGIMEN DE TELETRABAJO EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN

Las Administraciones Públicas se encuentran inmersas en los últimos años en un profundo proceso de transformación digital, en coherencia con los requerimientos propios de la sociedad tecnológica en la que desarrollan su actividad, lo que está suponiendo no sólo una notable transformación de los procedimientos de gestión y de la forma de relación con la ciudadanía, sino también evidentes repercusiones en el empleo público y en la propia organización del trabajo

Para hacer frente a ese proceso de transformación digital se aprobó el Decreto 16/2018, de 7 de junio, por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León, regulación que ha permitido extender esta nueva forma de organización del trabajo y constatar que es un sistema flexible y eficiente de desempeño laboral que mejora la eficacia y la calidad de los servicios que se prestan.

La modificación del Real Decreto Legislativo 5/2015 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, operada a través del Real Decreto Ley 29/2020, de 29 de septiembre, añadió un nuevo artículo 47 bis, que establece una regulación de la modalidad de prestación de servicios a distancia mediante el uso de tecnologías de la información y de la comunicación.

El carácter básico de esta normativa hace necesario actualizar la normativa autonómica sobre teletrabajo. Asimismo, supone una oportunidad para introducir las modificaciones aconsejadas por la experiencia de estos años y fundamentalmente por la situación de crisis sanitaria que ha obligado durante estos últimos meses a la Administración a ampliar la modalidad no presencial de prestación de servicios públicos.

El presente decreto se adecua a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia exigidos

en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y a los principios de accesibilidad, coherencia y responsabilidad que establece el artículo 42 de la Ley 2/2010, de 11 de marzo, de Derechos de los Ciudadanos en sus relaciones con la Administración de la Comunidad de Castilla y León y de Gestión Pública.

Tanto el principio de necesidad como el de eficacia exigen que la norma sirva al interés general, que en este caso consiste en la mejora regulatoria de la modalidad de prestación de servicio del personal que presta servicios en la administración pública, acorde con la modernización administrativa y la gestión del cambio, así como la adaptación a la normativa básica estatal.

La nueva regulación de la modalidad de prestación de servicio mediante el teletrabajo satisface también el principio de proporcionalidad. La regulación que esta norma contiene es la imprescindible para actualizar y simplificar el procedimiento de acceso y gestión del teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Para garantizar el principio de seguridad jurídica, el decreto se integra en un marco normativo estable y coherente, resultando su contenido acorde con la regulación sobre la materia establecida en la normativa básica estatal dándose cumplimiento, así mismo, al principio de coherencia con el resto de las actuaciones y objetivos de políticas públicas como la modernización de la administración pública, la conciliación de la vida familiar y laboral o la lucha contra la despoblación.

El Decreto 2/2019, de 16 de julio, del Presidente de la Junta de Castilla y León, de reestructuración de Consejerías y el Decreto 19/2019, de 1 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de la Presidencia, atribuye a ésta las competencias en materia de función pública, que ejerce a través de la Dirección General de la Función Pública.

La competencia de la Junta de Castilla y León para su aprobación se recoge en los artículos 6.1 y 6.2.b de la Ley 7/2005, de 24 de mayo, de la Función Pública de Castilla y León.

En su virtud, la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejero de la Presidencia, de acuerdo con el dictamen del/oído el Consejo Consultivo



de Castilla y León, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El presente decreto tiene por objeto regular las condiciones y el procedimiento para el desarrollo de la actividad laboral a través de teletrabajo como modalidad de prestación de servicios a distancia, por el personal al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León incluido en su ámbito de aplicación.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente decreto será de aplicación, con carácter general, al personal funcionario de carrera o interino y al personal laboral fijo o temporal, que preste sus servicios en la Administración General de la Comunidad de Castilla y León y los Organismos Autónomos dependientes de ésta.

Queda expresamente incluido dentro del ámbito de aplicación, el personal que preste servicios en centros e instituciones sanitarias del Gerencia Regional de Salud, si bien, dadas las características propias de prestación de servicios de este personal, mediante orden del titular de la Consejería de Sanidad se procederá a la adaptación a su régimen específico de la regulación establecida con carácter general en el presente decreto, determinándose tanto los Servicios y Unidades en los que la prestación de servicios es susceptible de ser realizada bajo la modalidad de teletrabajo, como las condiciones y requisitos para tal autorización.

2. Se excluye del ámbito regulador del presente decreto al personal que preste servicios en los centros dependientes de la Consejería de Educación, salvo al personal de servicios administrativos a los que sí les podrá ser aplicable.

No obstante, respecto al personal perteneciente a la Consejería de Educación incluido en el ámbito de aplicación del decreto, dadas las características propias del servicio que se presta, se valorará de manera excepcional la autorización del teletrabajo de acuerdo con las condiciones que se determinen por la Consejería de Educación.

Artículo 3. *Definiciones.*

1. Teletrabajo. - Modalidad de prestación de servicios a distancia en la que el contenido competencial del puesto de trabajo pueda desarrollarse, siempre que la organización del servicio y el ejercicio de sus competencias lo permitan, fuera de las dependencias de la Administración, mediante el uso exclusivo o prevalente de las tecnologías de la información y comunicación.

La prestación del servicio mediante esta modalidad deberá de ser expresamente autorizada y será compatible con la modalidad presencial. En todo caso, tendrá carácter voluntario y reversible.

2. Persona que teletrabaja. – Persona al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León que, en el desempeño de las funciones propias de su puesto de trabajo, alterna la presencia en el centro de trabajo con la prestación de servicios en régimen de teletrabajo.

3. Persona Supervisora. – coincide con el superior jerárquico al que se encuentre adscrito el puesto de quien solicita esta modalidad de prestación de servicios.

Son funciones de la persona supervisora, la definición con la persona que solicita el teletrabajo del documento de compromisos y realizar el seguimiento, verificación y evaluación de los resultados a través del plan individual de trabajo.

4. Periodos de interconexión. - Son los espacios de tiempo de trabajo efectivo de la persona teletrabajadora en los que debe estar disponible para contactar con la persona supervisora, así como con el resto de los integrantes de la unidad o el órgano administrativo en el que preste funciones, y deberá tener activado su correo electrónico corporativo y el teléfono móvil corporativo.

5. Oficina a distancia. – Lugar o lugares elegidos por la persona que solicita el teletrabajo para desempeñar las jornadas no presenciales.

6. Jornadas teletrabajables. – Son las jornadas en las que la persona teletrabajadora desempeña sus funciones en la oficina a distancia. Su número se especificará en la solicitud y se determinará en el documento de compromisos. Éstas no podrán exceder de cuatro a la semana.

7. Documento de compromisos. – Es el instrumento en el que la persona teletrabajadora formaliza las obligaciones que adquiere en relación con la prestación de servicios durante las jornadas teletrabajables. Su contenido deberá ser establecido entre el superior jerárquico y la persona teletrabajadora.

El documento de compromiso contendrá los siguientes extremos:

- a) La ubicación de la oficina u oficinas a distancia.
- b) La determinación de los períodos de interconexión y de los medios para hacerlos efectivos.
- c) La descripción de la forma de organización del trabajo, así como el compromiso de mantener permanentemente actualizado el plan individual de teletrabajo.
- d) Los mecanismos que garantizarán la protección y la confidencialidad de los datos objeto de tratamiento en régimen de teletrabajo.
- e) El período de tiempo durante el que se desempeñarán funciones bajo esta modalidad de prestación de servicios.
- f) La determinación de las jornadas teletrabajables, que podrán distribuirse de modo uniforme durante la vigencia de la autorización o no uniforme en atención a las necesidades del servicio.

El documento de compromisos podrá modificarse a instancia de la persona teletrabajadora siempre que exista acuerdo al respecto por parte de su superior jerárquico.

No obstante, los cambios de ubicación de la oficina u oficinas a distancia deberán ser únicamente comunicados a la unidad de gestión competente

en materia de teletrabajo, si bien exigirán declaración de que se conocen y cumplen las recomendaciones de la Administración de la Comunidad de Castilla y León en materia de prevención de riesgos laborales para los teletrabajadores y compromiso de su cumplimiento en la nueva o nuevas oficinas a distancia.

El documento de compromisos figurará como anexo a la resolución por la que sea autorizada la prestación de servicios en régimen de teletrabajo.

8. Plan individual de teletrabajo. – Es el instrumento de seguimiento y evaluación de los objetivos de la persona teletrabajadora durante las jornadas teletrabajables. Este documento deberá mantenerse permanentemente actualizado. Se cumplimentará tras cada jornada teletrabajables y recogerá las progresiones efectuadas por la persona que teletrabaje en las funciones encomendadas. Así mismo detallará el inicio y la finalización de los períodos de interconexión. La persona supervisora deberá refrendar el plan individual de teletrabajo en cada jornada presencial con periodicidad semanal.

9. Unidades de gestión competentes en materia de teletrabajo. – Son las unidades administrativas competentes en materia de personal en el ámbito de las Secretarías Generales, las Delegaciones Territoriales y los Organismos Autónomos

10. Unidades administrativas. - las definidas como tales en la Ley de Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León

Artículo 4. *Fines.*

La regulación efectuada en este decreto responde a los siguientes fines:

- a) Potenciar una actuación administrativa profesional, flexible y adaptada a la coyuntura social y económica.
- b) Impulsar la modernización de la organización administrativa mediante el uso de las técnicas informáticas y telemáticas vinculadas con la administración digital.
- c) Contribuir a la fijación de la población en el medio rural.

- d) Contribuir a la sostenibilidad ambiental como consecuencia de la disminución de los desplazamientos por razón de trabajo.
- e) Disminuir el riesgo de accidentes laborales, especialmente “in itinere”.
- f) Potenciar la conciliación de la vida familiar y laboral.

Artículo 5. Derechos individuales y colectivos del personal teletrabajador.

1. El personal que preste sus servicios mediante teletrabajo y durante el ejercicio de esta modalidad, tendrá los mismos derechos y deberes individuales y colectivos que el resto del personal, salvo aquellos que sean inherentes a la realización de la prestación de servicios de manera presencial, y no experimentará variación alguna en sus retribuciones ordinarias y tiempo de trabajo.

2. Se garantizarán con carácter especial, los siguientes derechos:

- a. Derecho a la carrera profesional, formación y promoción profesional en los mismos términos que las personas que prestan servicios de forma presencial.
- b. Derecho a la prevención de riesgos laborales y a la aplicación de la normativa preventiva en el trabajo a distancia.
- c. Derecho a la conciliación y corresponsabilidad en los mismos términos que el resto del personal que presta servicios en la administración de Castilla y León.
- d. Derecho a la intimidad, a la inviolabilidad del domicilio, a la protección de datos y a la desconexión digital, en los términos establecidos en la legislación vigente de aplicación al personal que presta servicios en la administración pública de Castilla y León.
- e. Derecho al ejercicio de sus derechos de carácter colectivo con el mismo contenido y alcance que el resto del personal que presta servicios en la administración pública de Castilla y León.



f. Derecho a poder participar efectivamente en las actividades organizadas o convocadas por sus representantes legales en defensa de sus intereses laborales, así como el ejercicio presencial del derecho a voto en las elecciones de representantes legales.

CAPÍTULO II

Requisitos de acceso al teletrabajo

Artículo 6. *Requisitos de los empleados públicos.*

Podrán acceder al régimen de teletrabajo los empleados públicos que reúnan los siguientes requisitos, acreditados en una declaración responsable:

a) Estar en la situación administrativa de servicio activo. No obstante, podrá presentarse la solicitud de autorización de teletrabajo desde cualquier situación administrativa que comporte reserva del puesto de trabajo. De autorizarse dicha modalidad de prestación de servicios, habrá de solicitarse el reingreso al servicio activo.

b) Haber desempeñado efectivamente y con carácter previo y presencial, las funciones del puesto de trabajo que se pretende desarrollar en régimen de teletrabajo, u otro de similares funciones, durante un periodo mínimo de tres meses continuados en la misma unidad administrativa desde la que se solicita el teletrabajo.

c) Disponer de una conexión a Internet adecuada al contenido y funciones del puesto a desempeñar en régimen de teletrabajo que garantice la conexión permanente durante el desarrollo de la jornada de trabajo.

d) Contar certificado en competencias digitales del personal al servicio de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

e) Disponer de un espacio de trabajo que cumpla con las condiciones marcadas por la normativa vigente en materia de seguridad y salud laboral.

Artículo 7. Requisitos de los puestos de trabajo.

1. Se considera susceptible de ser desempeñado en régimen de teletrabajo cualquier puesto cuyo contenido competencial pueda desarrollarse fuera de las dependencias de la Administración, mediante el uso exclusivo o prevalente de las tecnologías de la información y comunicación; Con carácter general deberán estar identificados en las relaciones de puestos de trabajo o en las plantillas orgánicas

Se valorará la autorización en los puestos de las oficinas de registro y atención e información al ciudadano, cuando sean compatibles con la atención telefónica y cita previa.

2. No son susceptibles de ser ejercidos en la modalidad de teletrabajo:

a) Los puestos de unidades con atención 24 horas que precisen presencialidad para el adecuado ejercicio de las competencias asignadas.

b) Los puestos con funciones y tareas que requieran necesariamente la prestación de servicios presenciales, entendiéndose como tales aquellos cuya prestación efectiva solo está plenamente garantizada con la presencia física de la persona.

c) Las secretarías de Altos Cargos, las jefaturas de servicios y los puestos de coordinación o dirección técnica.

d) Los puestos cuya forma de provisión sea la Libre Designación con niveles 27 o superiores.

e) Aquellos otros puestos que se determinen motivadamente en el estudio y análisis de las relaciones de puestos de trabajo o en las plantillas orgánicas, previa negociación con las organizaciones sindicales.

CAPÍTULO III

Duración y extinción del régimen de teletrabajo

Artículo 8. Duración del régimen de teletrabajo.



La autorización y posible prórroga de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo corresponde a los Secretarios Generales o Gerentes de la consejería u organismos autónomo a la que se encuentre adscrito el solicitante tendrá la duración máxima de dos años, salvo que en la solicitud se haga constar un período inferior, con posible prórroga, debiendo establecerse en la resolución de concesión el periodo inicial del mismo, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 9 y 10 del presente decreto.

La duración máxima de cada prórroga será de un año, pudiéndose solicitar tantas prórrogas como se desee, en el plazo de quince días hábiles antes de que finalice la autorización vigente, siempre y cuando se cumplan las condiciones enunciadas.

El otorgamiento de la prórroga se encontrará condicionado al mantenimiento de los requisitos que dieron lugar a la autorización inicial y a los contemplados en el documento de compromisos, considerando a su vez el orden de prelación con el resto de los solicitantes y el mantenimiento de los criterios a que dieron lugar la posición en la prelación.

Artículo 9. Suspensión de la autorización de teletrabajo.

1. Se podrá suspender la autorización de teletrabajo, de oficio o a instancia del interesado, en cualquiera de los siguientes supuestos:

- a) Cuando existan circunstancias sobrevenidas que afecten a la persona teletrabajadora.
- b) Cuando lo justifiquen las necesidades del servicio debidamente motivadas por el superior jerárquico de la persona teletrabajadora, que precisen la prestación presencial del trabajador.
- c) Cuando no se disponga de medios materiales
- d) Cuando no se pueda garantizar la interconexión.

2. El período de tiempo durante el que la autorización de teletrabajo se encuentre suspendida no será computable a efectos del período máximo para el que éste hubiese sido autorizado.

3. La suspensión por no disponibilidad de medios materiales o por necesidades del servicio, para puestos de semejantes funciones adscritos al mismo órgano o unidad, afectará a los empleados públicos en régimen de teletrabajo tomando como orden de prelación de menor a mayor puntuación, la obtenida conforme al baremo establecido en el artículo 13.3 del presente Decreto.

4. La resolución de suspensión, debidamente motivada, será dictada por el órgano competente para autorizar el teletrabajo, previo trámite de audiencia en los supuestos tramitados de oficio.

5. La suspensión del teletrabajo supondrá el retorno a la modalidad presencial en el plazo máximo de cinco días hábiles siguientes a la notificación de la resolución de suspensión.

6. Desaparecida la causa de la suspensión, en el plazo de tres días hábiles deberá ser notificada la resolución por la que se disponga la reanudación del teletrabajo. Debiendo éste reanudarse en los tres días hábiles siguientes a dicha notificación.

Artículo 10. Extinción y renuncia de la autorización de teletrabajo.

1. La autorización para la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo podrá extinguirse por las siguientes causas:

a) Por finalización del plazo de la autorización o, en su caso, de la correspondiente prórroga.

b) Por modificación sustancial del puesto de trabajo o cambio de la actividad desempeñada en el mismo, previa comunicación a las organizaciones sindicales.

c) Por necesidades sobrevenidas del servicio debidamente motivadas. En este caso la extinción afectará a los empleados públicos en régimen de teletrabajo de menor a mayor puntuación obtenida en la concesión o en la prórroga del desempeño del puesto en esta modalidad.

d) Por pérdida sobrevenida de los requisitos establecidos en el documento de compromiso.

- e) Por cambio de puesto de trabajo de la persona teletrabajadora.
- f) Por incumplimiento sustancial de los objetivos establecidos en el plan individual de teletrabajo, previo informe motivado del incumplimiento de los objetivos marcados, por la persona supervisora.
- g) Por incumplimiento de cualquier otro requisito o condición establecido por este decreto y normas de desarrollo.
- h) Por dejar de encontrarse en servicio activo.

Salvo en los supuestos de extinción previstos en las letras a) y h), la extinción se acordará mediante resolución motivada del órgano que la autorizó, previo trámite de audiencia a la persona teletrabajadora.

2. La persona teletrabajadora podrá renunciar en cualquier momento a la prestación de servicios en esta modalidad, mediante escrito dirigido al órgano que la autorizó.

El escrito de renuncia habrá de presentarse con una antelación mínima de quince días hábiles a la fecha en la que pretenda reanudar su actividad exclusivamente presencial.

CAPÍTULO IV

Procedimiento para la autorización de teletrabajo

Artículo 11. *Órganos Competentes.*

Son órganos competentes para resolver el procedimiento de autorización del teletrabajo, en la Administración General de la Comunidad de Castilla y León, los titulares de las secretarías generales respecto del personal de los servicios centrales en su consejería, y los titulares de las delegaciones territoriales en relación con el personal destinado en los servicios periféricos en su provincia.

En el ámbito de los Organismos Autónomos esta competencia será ejercida de conformidad con sus normas de atribución competencial y, en su defecto, por el órgano con rango equivalente al titular de la secretaría general.



Artículo 12. Inicio del procedimiento.

1. El procedimiento de autorización para el teletrabajo se iniciará a instancia de la persona interesada.

2. La solicitud se presentará de forma electrónica conforme al modelo oficial que se apruebe a tal efecto y que estará disponible en la sede electrónica del portal web de la Junta de Castilla y León.

3. La solicitud irá dirigida al órgano competente para resolver.

4. En la solicitud se declarará lo siguiente:

a) Compromiso de adoptar las medidas de seguridad e higiene que se determinen en el artículo 19 del presente decreto, no suponiendo en todo caso, una transferencia de la responsabilidad de la administración en la garantía de asegurar la seguridad y salud de la persona trabajadora.

b) Compromiso de observar en todo momento la normativa vigente sobre protección de datos de carácter personal.

c) Compromiso de disponer de una conexión a Internet adecuada al contenido y funciones del puesto a desempeñar en régimen de teletrabajo.

d) Plazo para el que se solicita el teletrabajo.

e) Declaración responsable regulada en el artículo 6 de la presente norma.

Artículo 13. Instrucción.

1. El órgano competente para resolver solicitará informe al responsable del órgano o de la unidad administrativa de la que dependa la persona interesada. El informe no será vinculante, pudiendo concurrir los siguientes supuestos:

a) Si el puesto está identificado en la relación de puestos de trabajo o en las plantillas orgánicas como susceptible de ser desempeñado en esta modalidad de prestación de servicios, el informe se emitirá en un plazo

máximo de cinco días hábiles a contar desde la recepción de la solicitud e indicará:

1º. El número de puestos cubiertos por personal del órgano o la unidad administrativa donde se encuentre adscrita la persona interesada por esta modalidad en el momento de la solicitud.

2º. Si la persona interesada cumple las condiciones profesionales exigidas en el artículo 6 y el puesto cumple las condiciones del artículo 7 de la presente norma. En caso contrario la expresión de los motivos que lo fundamentan.

3º. Indicación de la necesidad, en su caso, de acceder a bases de datos o aplicaciones que sean necesarias para el desempeño de las tareas.

4º. Adecuación de esta modalidad de prestación del servicio al funcionamiento del órgano o de la unidad administrativa de dependencia del puesto en el que se solicita el teletrabajo.

b) Si el puesto no está identificado en la relación de puestos de trabajo o en las plantillas orgánicas, como susceptible de ser desempeñado en de esta modalidad de prestación de servicios, el informe se emitirá en el plazo de diez días hábiles a contar desde la recepción de la solicitud, y versará sobre las siguientes cuestiones:

1º. Las funciones y tareas asignadas con carácter general al puesto.

2º. Si la persona interesada reúne los requisitos exigidos en el artículo 6 y el puesto cumple las condiciones del artículo 7 de la presente norma. En caso contrario la expresión de los motivos que lo fundamentan.

3º. Indicación de la necesidad, en su caso, de acceder a bases de datos o aplicaciones que sean necesarias para el desempeño de las tareas.

4º. El número de puestos del órgano o de la unidad administrativa de referencia cubiertos por esta modalidad en el momento de la solicitud.

2. En todo caso, las unidades administrativas deberán garantizar que cuentan con una presencia diaria que asegure su funcionamiento eficiente. En ningún caso la exigencia de presencia diaria de trabajadores podrá superar el porcentaje del 60%, debiéndose acreditar la necesidad si el porcentaje que se pretende establecer supera el 40%. Estos porcentajes se calcularán respecto de los puestos de trabajo susceptibles de ser desempeñados en la modalidad de teletrabajo.

3. Cuando no sea posible autorizar todas las solicitudes de teletrabajo presentadas en una misma unidad administrativa, dicha unidad aplicará el siguiente baremo para efectuar la concesión, previa comprobación de su acreditación mediante cualquier medio reconocido en derecho. Los aspectos baremables son, en todo caso, acumulables entre sí:

a) Por formar parte de un colectivo de especial protección, con excepción de los afectados por causa de discapacidad, siempre y cuando la persona solicitante del teletrabajo justifique que esta modalidad de prestación de servicios, como consecuencia de sus circunstancias especiales, contribuye a mejorar sus circunstancias personales, familiares o laborales: hasta un máximo de 9 puntos.

Son colectivos objeto de especial protección:

1º. Las personas víctimas de la violencia de género, siempre que acrediten tal situación. 3 puntos.

2º. Las personas que hayan sufrido agresión en el desempeño de sus funciones, siempre que exista constancia. 3 puntos.

3º. Las personas que hayan sufrido acoso sexual o acoso por razón de sexo en el desempeño de sus funciones, en virtud del artículo 7 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres. 3 puntos.

b) Por razones de discapacidad: por razones de discapacidad sobrevenida o de agravación del grado de discapacidad, así como por motivos de salud y posibilidades de rehabilitación de los empleados públicos debidamente acreditados, sus cónyuges o los hijos e hijas a su cargo: 3 puntos.

c) Por conciliación de la vida familiar con la laboral:

1º. Por tener cónyuge, pareja inscrita en el registro de parejas de hecho, o hijos a cargo menores de edad, menores en régimen de tutela o acogimiento familiar o mayores con la patria potestad prorrogada, tutela o curatela, que tengan reconocido un grado III de dependencia: tendrán prioridad en todo caso sobre el resto de los solicitantes. En caso de haber más de un solicitante en la misma unidad administrativa en esta situación y no pudiendo autorizarse a todos ellos la prestación de



servicios en régimen de teletrabajo, se establecerá un sistema de rotación obligatoria entre ellos con periodicidad semestral: 2 puntos.

2°. Por tener cónyuge, pareja inscrita en el registro de parejas de hecho o hijos a cargo menores de edad, menores tutelados o en régimen de acogimiento familiar o mayores con la patria potestad prorrogada, tutela o curatela, que tengan reconocido un grado II de dependencia: 2 puntos.

3°. Por tener cónyuge, pareja inscrita en el registro de parejas de hecho o hijos a cargo menores de edad, menores tutelados o en régimen de acogimiento familiar o mayores con la patria potestad prorrogada, tutela o curatela que tengan reconocido un grado I de dependencia: 1 punto.

4°. Por cada hijo/a a cargo o menor tutelado o en régimen de acogimiento familiar, de las siguientes edades, de acuerdo con la escala que se especifica: De hasta 1 año, 2 puntos por cada uno; mayores de 1 año hasta 3 años, 1 punto; mayores de 3 años hasta 6 años, 0,5 puntos; mayores de 6 años hasta 12 años: 0,25 puntos.

5°. En caso de ser familia monoparental. 1 punto.

6°. Por tener uno o varios familiares con grado II o III de dependencia, de los que se sea cuidador a efectos de la prestación económica de cuidados en el entorno familiar, siempre y cuando no estuviesen incluidos en los supuestos anteriores: 5 puntos por cada uno.

7°. Por tener uno o varios familiares con grado II o III de dependencia, que sean usuarios del servicio de ayuda a domicilio y de los que se sea cuidador familiar en exclusiva, según certificado expedido por la Gerencia Territorial de Servicios Sociales correspondiente a su domicilio, siempre y cuando no estuviesen incluidos en los supuestos anteriores: 4 puntos por cada uno.

8°. Por tener uno o varios familiares hasta el segundo grado que padezcan una enfermedad muy grave o grave en situación aguda: 4 puntos por cada uno. La gravedad de la enfermedad se acreditará mediante certificado médico.

Las referencias realizadas a hijos se entienden hechas a los naturales y adoptivos, así como a aquellas personas que se encuentren en régimen de tutela o acogimiento, tanto del empleado público como de su cónyuge o pareja de hecho.

Las referencias realizadas a familiares incluyen el parentesco por consanguinidad y afinidad y dentro de este último, la relación entre el

empleado público y los parientes por consanguinidad de su cónyuge o pareja de hecho.

El baremo establecido en los apartados anteriores sólo se aplicará en aquellos supuestos en que el cónyuge o la pareja de hecho desempeñe una actividad por cuenta propia o ajena o cuando no desempeñándolas se encuentre incapacitado para dicho cuidado por razones de salud debidamente acreditadas. Así mismo, el baremo no será aplicado cuando el cónyuge o la pareja de hecho presten servicios en la modalidad de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

d) Por criterio de población y dispersión geográfica: Cuando el lugar de residencia o de desempeño del puesto de la persona que solicita el teletrabajo se encuentre en municipios de entre 5.000 y 1000 habitantes, 2 puntos.

Cuando el lugar de residencia o de desempeño del puesto de la persona que solicita el teletrabajo se encuentre en municipios de menos de 1000 habitantes, 3 puntos.

e) Por la realización de estudios reglados: Por realizar estudios reglados, 1 punto.

f) Por no desempeñar otro puesto de trabajo, cargo o actividad compatible en el sector público o privado: 0,5 puntos.

Por no haber podido hacer uso de esta modalidad de prestación de servicios, habiéndolo solicitado, en los tres años anteriores, 2 puntos.

En caso de igualdad en la puntuación total, se usará como criterio de desempate la puntuación más alta obtenida en los diferentes apartados en el orden en que están indicados.

De persistir el empate, se autorizará a quien en igualdad de condiciones no haya tenido concedida durante los doce meses consecutivos inmediatamente anteriores la prestación de servicios mediante la modalidad de teletrabajo. En caso de persistir el empate, se concederá al solicitante con mayor antigüedad y edad, por este orden.

4. Si el informe del responsable del órgano o de la unidad administrativa de la que dependa el empleado público interesado es

desfavorable, el órgano competente para resolver dictará la resolución considerando las razones que figuren en el mismo, previa audiencia del empleado público interesado.

5. Si el informe es favorable, se deberá acompañar con el plan individual de teletrabajo previsto en el artículo 16, que será firmado en todo caso por el empleado y por su superior jerárquico.

Artículo 14. *Resolución.*

1. La resolución de autorización de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo, cuando sea estimatoria, decidirá sobre las siguientes cuestiones:

- a) Fecha de inicio y finalización de la autorización del teletrabajo.
- b) Número de días teletrabajables.
- c) La aprobación del documento de compromiso.

2. Cuando la resolución sea denegatoria se motivarán las razones que justifiquen la decisión adoptada fundamentada en las condiciones que concurren, previstas en los artículos 6 y 7 del presente decreto.

3. Las solicitudes de teletrabajo deberán resolverse y notificarse en el plazo máximo de tres meses. La falta de pronunciamiento expreso por parte de la Administración en el plazo mencionado tendrá efectos desestimatorios.

4. El número de autorizaciones y denegaciones de teletrabajo serán objeto de publicidad en el portal del empleado público, donde se hará constar los puestos afectados y los órganos o las unidades administrativas a los que estén adscritos.

5.- Las resoluciones que se dicten en materia de teletrabajo podrán ser objeto de los recursos que legalmente procedan.

CAPITULO V

Condiciones de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo



Artículo 15. *Condiciones generales.*

1. Los empleados públicos que presten sus servicios en la modalidad de teletrabajo asumirá los siguientes compromisos:

a) Desarrollar la actividad laboral de la forma y en las condiciones que permita el cumplimiento de las medidas de prevención de riesgos laborales.

b) Garantizar el cumplimiento de los términos suscritos en el plan individualizado de teletrabajo, así como en el documento de compromiso.

c) Notificar aquellos cambios en las causas que motivaran la concesión del teletrabajo.

2. La Administración de la Comunidad de Castilla y León facilitará los siguientes medios tecnológicos y en los siguientes términos:

a) Un equipo informático adecuado, que podrá ser igualmente de uso en las jornadas de carácter presencial. El órgano competente para resolver podrá autorizar el uso de dispositivos propiedad del empleado público, cuando el mismo lo solicite tras serle autorizado el teletrabajo, siempre que cumplan los requisitos y las políticas de seguridad corporativas que se establezcan.

b) Las herramientas ofimáticas, de trabajo en remoto o trabajo colaborativo y ciberseguridad que resulten necesarias para el desarrollo de sus funciones.

c) El acceso a aplicaciones informáticas empleadas en la unidad administrativa de la que dependa la persona teletrabajadora.

d) Un certificado de firma digital corporativo que será utilizado indistintamente tanto en la modalidad presencial como en la de teletrabajo.

e) Un teléfono móvil corporativo.

f) Asumirá el mantenimiento de los equipos, herramientas y medios vinculados al desarrollo del teletrabajo, facilitados por la administración, y prestará la asistencia precisa en caso de dificultades técnicas a través del Centro de Atención a Usuarios. En el caso de los dispositivos de propiedad de los empleados públicos autorizados de acuerdo con lo señalado en la letra a), únicamente se garantizará el soporte técnico indispensable para comprobar la compatibilidad con las aplicaciones y herramientas informáticas corporativas, y permitir el trabajo en remoto.

3. Los medios proporcionados por la administración no podrán ser utilizados, en ningún caso, para fines distintos de la prestación de los servicios encomendados y las personas teletrabajadoras deberán responsabilizarse de su integridad, custodia y conservación en perfecto estado con la debida diligencia.

A tal efecto, la persona teletrabajadora deberá suscribir un documento en el que se refleje las condiciones, el procedimiento y la acreditación documental de la entrega de los dispositivos tecnológicos, así como las obligaciones relativas a la custodia y a la devolución cuando concluya el régimen de teletrabajo.

Artículo 16. Seguimiento y evaluación y acreditación.

1. La persona teletrabajadora, con el visto bueno de la persona encargada de la supervisión, realizará un seguimiento mensual donde se recogerán las progresiones efectuadas en las tareas encomendadas y el grado de cumplimiento de los objetivos y consecución de los resultados previstos en el plan individual de teletrabajo, todo ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 3.8 de este Decreto.

2. El sistema de acreditación de jornada y horario de trabajo será el establecido en el plan individual de teletrabajo.

Artículo 17. Distribución de la jornada.

1. La jornada de trabajo se distribuirá de manera que al menos un día a la semana se preste de forma presencial y el tiempo restante, mediante

la modalidad de teletrabajo de acuerdo con lo previsto en el plan individual de teletrabajo.

2. Por circunstancias sobrevenidas que afecten a la persona que teletrabaja o al cumplimiento de las competencias que tenga asignado el órgano o la unidad donde presta servicios, el órgano competente para autorizar el teletrabajo, previa audiencia de la persona interesada, podrá modificar la distribución de la jornada de trabajo en la modalidad presencial y no presencial, así como reducir el número de días semanales de teletrabajo, quedando reflejado de forma motivada en el plan individual de teletrabajo.

3. La jornada diaria no podrá fraccionarse para su prestación en la modalidad presencial y de teletrabajo.

4. Las personas que tengan concedida una reducción jornada aplicarán proporcionalmente dicha reducción a la jornada presencial y a la jornada de teletrabajo.

5. Excepcionalmente podrá exigirse la presencia de la persona teletrabajadora en el centro de trabajo durante jornadas teletrabajables cuando ésta sea necesaria por razones del servicio y sean debidamente motivadas. Deberá dejarse constancia de tales circunstancias en el plan individual de teletrabajo. Siempre que sea posible, se le convocará a tal efecto con una antelación mínima de cuarenta y ocho horas por parte de su superior jerárquico.

Artículo 18. *Prevención de riesgos laborales.*

1. El lugar o lugares determinados para el desarrollo del teletrabajo deberán cumplir con la normativa vigente en materia de prevención de riesgos laborales, prestando especial atención a los aspectos relacionados con la seguridad y la ergonomía/psicosociología.

Se entiende como lugar determinado para el desarrollo del teletrabajo a la zona habilitada para la prestación del servicio, no extendiéndose al resto de zonas de la vivienda o del lugar elegido para el desarrollo del trabajo a distancia.

2. Una vez autorizado el teletrabajo, el servicio de prevención responsable de la evaluación del puesto remitirá a la persona

teletrabajadora el correspondiente cuestionario de autoevaluación en materia de prevención de riesgos laborales, que será devuelto debidamente cumplimentado y firmado para la valoración de este.

En función de los datos obtenidos en el cuestionario, el Servicio competente en materia de Prevención de Riesgos Laborales facilitará a la persona interesada información sobre las medidas previstas en su evaluación de riesgos, las necesidades de adaptación y corrección, en su caso, y todas las instrucciones y recomendaciones necesarias sobre prevención de riesgos, ergonomía, organización del trabajo y hábitos saludables.

Artículo 19. *Formación específica.*

La Administración de la Comunidad de Castilla y León pondrá a disposición, tanto a la persona que teletrabaja como a la encargada de la supervisión del teletrabajo, la formación que, en su caso, pudiera considerarse conveniente en relación con las condiciones de esta modalidad de prestación, así como en materia de prevención de riesgos laborales, protección de datos, herramientas informáticas de trabajo en remoto o colaborativo, gestión por objetivos, evaluación del desempeño u otras de similar índole.

Artículo 20. *Protección de datos.*

Se establecerán mecanismos que garanticen la protección y confidencialidad de los datos objeto de tratamiento en régimen de teletrabajo y la propia intimidad del trabajador, conforme a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.

CAPÍTULO VI

Prestación de servicios en la modalidad de trabajo no presencial en situaciones extraordinarias o excepcionales

Artículo 21. *Definición y procedimiento.*

1. Se podrán establecer la prestación de los servicios en la modalidad de trabajo no presencial por situaciones extraordinarias o excepcionales, en las siguientes circunstancias:

- a) Necesidades de prevención de riesgos laborales.
- b) Razones de emergencia sanitaria.
- c) Obras o reformas en el lugar de trabajo que impidan el desarrollo de este de forma presencial.
- d) Traslados o mudanzas entre distintos edificios o distintos puestos en un mismo edificio.
- e) Otras circunstancias de fuerza mayor.

2. La propuesta de la prestación de los servicios en la modalidad de trabajo no presencial por situaciones extraordinarias o excepcionales lo llevará a cabo la persona titular del centro directivo cuyos empleados públicos se vean afectados, o el órgano competente en materia de personal.

Asimismo, podría contemplarse como una medida preventiva propuesta desde el servicio con competencias en materia de prevención de riesgos laborales competente, por razones de seguridad y salud de las personas afectadas.

La resolución corresponderá en cada caso al órgano competente por la materia determinado en las normas correspondientes.

3. Cuando la implantación de la modalidad de trabajo no presencial se lleve a cabo por las situaciones señaladas en el punto 1, se deberá establecer una planificación sobre las condiciones generales en que habrá de desempeñarse la prestación de servicios por cada persona trabajadora afectada. Incluyéndose, en todo caso, la distribución de la jornada de días teletrabajables y la duración de la situación o su estimación, en caso de que la misma no pudiera determinarse con exactitud.

4. En el supuesto de que la implantación de la modalidad de trabajo no presencial obedezca a situaciones extraordinarias o excepcionales, no estará limitada por las jornadas mínimas de actividad presencial previstas en este decreto, pudiendo establecerse que la prestación de esta modalidad se extienda hasta la totalidad de las jornadas semanales.

En estos casos no será necesario el cumplimiento íntegro de las condiciones previstas en los Capítulos II, III, IV y V de este decreto.

5. El órgano competente en cada caso informará, con carácter previo o simultáneo en función de las circunstancias que motiven esta situación, a las juntas de personal o a los comités de empresa del ámbito al que afecte la medida.

Si se extiende al conjunto del personal incluido en el ámbito de aplicación de este decreto, dicha información se proporcionará a las organizaciones sindicales presentes en las Mesas Sectoriales de Negociación de los empleados públicos de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

CAPÍTULO VII

Comisión de Seguimiento y Evaluación

Artículo 22. *Comisión de seguimiento y evaluación.*

1. Se crea la comisión de seguimiento, como órgano colegiado de seguimiento y control de la prestación de servicios en la modalidad de teletrabajo, de composición paritaria, de la que formarán parte los representantes de la administración autonómica que designe el titular de la consejería con competencias en materia de función pública, que ejercerá su presidencia, por sí misma o por persona en quien delegue, y un representante designado por cada una de las organizaciones sindicales presentes en las Mesa General de negociación de los empleados públicos de la Administración de la Comunidad de Castilla y León,

La secretaría será designada por quien ostente la presidencia entre el personal funcionario destinado en la dirección general competente en materia de función pública, con voz y voto.

2. Esta comisión se reunirá con carácter ordinario cuatro veces al año, y también se podrá reunir con carácter extraordinario por iniciativa de la presidencia o a petición de tres quintos de los representantes de la parte social, con el objeto de estudiar propuestas de mejora de carácter general de la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo.

3. Corresponde a esta comisión:

a) Elaborar un informe anual de seguimiento de las resoluciones emitidas en el que se incluirán los principales datos cuantitativos, la valoración de los datos cualitativos, la medición, en su caso, de los resultados obtenidos, evaluará el impacto de género y del grado de eficiencia del trabajo desarrollado. Este informe se confeccionará a la vista de los informes parciales que sobre esta materia debe elaborar cada consejería, organismo autónomo y delegación territorial, respecto de su personal y con carácter previo a la convocatoria de la comisión.

b) Informar las quejas que se presenten en relación con la prestación de servicios en régimen de teletrabajo.

c) Proponer, en su caso, instrucciones para la solución de las incidencias comunes surgidas en la aplicación del teletrabajo y las propuestas de mejora que pudieran considerarse oportunas.

d) Conocer las quejas presentadas en relación la prestación de servicios en régimen de teletrabajo, así como el curso dado a las mismas.

e) Recibir información sobre las resoluciones de autorización y denegación de teletrabajo, así como las causas que motivan estas últimas y los informes emitidos al respecto.

f) Proponer medidas de mejora.

g) Conocer los asuntos que le sean trasladados por la Dirección General competente en materia de función pública.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. - Personal que preste servicios en centros e instituciones sanitarias de la Gerencia Regional de Salud.

Con relación al personal que preste servicios en centros e instituciones sanitarias de la Gerencia Regional de Salud, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.1, el presente decreto no resultará de aplicación hasta que se dicte la orden del titular de la consejería de sanidad a que se hace referencia en dicho artículo, en el plazo de un año desde la aprobación del presente Decreto.

Segunda. - Medios tecnológicos.

Los órganos competentes para resolver, durante este periodo transitorio comunicarán a la consejería competente en materia de informática y telecomunicaciones, así como a la Gerencia Regional de Salud y la Consejería de Educación, el número de las resoluciones de autorización con la finalidad de que se realice una previsión de disponibilidad de los recursos necesarios.

Se procederá a la entrega de los medios tecnológicos en la medida de que las disponibilidades lo vayan permitiendo.

Tercera. - Normas convencionales.

La regulación efectuada en este decreto no afectará a las restantes condiciones de trabajo y demás disposiciones contenidas en las normas convencionales por las que se rija el personal incluido en su ámbito de aplicación, así como en los acuerdos o protocolos de actuación adoptados en desarrollo de estas.

Cuarta. - Modelo de documento de compromisos de teletrabajo.

La dirección general competente en materia de función pública aprobará el modelo de documento de compromisos para garantizar la



homogeneidad de las actuaciones que se desarrollen al amparo de la presente norma.

Quinta. - Determinación de los requisitos técnicos.

La determinación de los requisitos técnicos relacionados con el teletrabajo corresponde a la Consejería competente en materia de informática y telecomunicaciones corporativas, sin perjuicio de los requisitos adicionales que deban establecer por otras consejerías u organismos autónomos que presenten especialidades tecnológicas.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. - Régimen de las autorizaciones existentes.

Las autorizaciones de prestación de servicios en régimen de teletrabajo existentes a la entrada en vigor del presente decreto se mantendrán vigentes durante el período concedido hasta su finalización.

Dichas autorizaciones no serán susceptibles de prórroga y las personas interesadas deberán presentar nueva solicitud conforme a lo previsto en este decreto.

Segunda. - Régimen de solicitudes sin tramitar existentes

Las solicitudes de teletrabajo presentadas y no tramitadas a la entrada en vigor del presente Decreto se tramitarán de conformidad con la presente norma.

Tercera. - Implantación del sistema de control horario.

En tanto no se implante el sistema de control horario en remoto, este se desarrollará durante las jornadas de teletrabajo, de conformidad con lo establecido en la resolución de concesión.

Cuarta. - Nuevas relaciones de puestos de trabajo.

Las autorizaciones se tramitarán de acuerdo con lo previsto en el artículo 13.b de este decreto hasta la aprobación de las nuevas relaciones de puestos de trabajo, en las que se efectúe la indicación de la condición de teletrabajables o no de los puestos.

Quinta. - Certificado de competencias digitales.

Hasta la entrada en vigor de la norma que regule el Certificado de Competencias Digitales previsto en el artículo 6.c) de este Decreto, la persona solicitante de teletrabajo deberá presentar una declaración responsable de que posee los conocimientos suficientes en dichas competencias que garanticen la aptitud para el teletrabajo.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Derogación normativa

Queda derogado el Decreto 16/2018, de 7 de junio, por el que se regula la modalidad de prestación de servicios en régimen de teletrabajo en la Administración de la Comunidad de Castilla y León

Así mismo quedan derogadas las disposiciones de igual o inferior rango que contradigan o se opongan al contenido de este decreto.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Habilitación de desarrollo.

Se faculta al titular de la consejería competente en materia de función pública para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo del presente decreto.

Segunda. Entrada en vigor

El presente decreto entrará en vigor en el plazo de un mes desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León, con excepción del Capítulo VI Prestación de servicios en la modalidad de trabajo no presencial en situaciones extraordinarias o excepcionales, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

LA DIRECTORA GENERAL DE FUNCION PÚBLICA

RIVERO
ORTEGA MARIA
PALOMA -
12763869L

Firmado digitalmente
por RIVERO ORTEGA
MARIA PALOMA -
12763869L
Fecha: 2021.11.30
16:39:34 +01'00'

IP 2/22



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León

Fecha de aprobación
25 de abril de 2022

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

Con fecha 23 de marzo de 2022 ha tenido entrada en el Consejo Económico y Social de Castilla y León solicitud de Informe Previo sobre el *Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León*.

A la solicitud realizada por la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León se acompaña el Proyecto de Decreto sobre el que se solicita Informe, así como la documentación utilizada para su elaboración.

No alegándose la concurrencia de circunstancias de urgencia por la Consejería proponente, se procede a la tramitación ordinaria prevista en el artículo 36 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social de Castilla y León, aprobado por Resolución de 20 de febrero de 2014 de la Mesa de las Cortes de Castilla y León.

La elaboración del Informe Previo fue encomendada a la Comisión de Trabajo de Economía, que lo analizó en su sesión de 18 de abril de 2022, dando traslado a la Comisión Permanente que, en su reunión de 21 de abril de 2022 lo informó favorablemente y lo elevó al Pleno, que en su sesión de 25 de abril de 2022 lo aprobó por unanimidad.

I.- Antecedentes

a) de la Unión Europea:

- **Reglamento (CE) nº 1370/2007** del Parlamento europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) nº 1191/69 y (CEE) nº 1107/70 del Consejo.
- **Reglamento (UE) nº 181/2011** del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.
- **Reglamento (CE) nº 1071/2009** del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera.
- **Reglamento (CE) nº 1073/2009** del Parlamento europeo y del Consejo de 21 de octubre de

2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006.

- **Reglamento (UE) nº 165/2014** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera.
- **Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento europeo y del Consejo** de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, modificado por el Reglamento (UE) nº 165/2014.
- **Directiva 2014/25/UE**, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE, modificada por Reglamento Delegado (UE) 2021/1953 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2021.
- **Directiva 2005/40/CE** del Parlamento europeo y del Consejo de 7 de septiembre de 2005 por la que se modifica la Directiva 77/541/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos de motor.
- **Directiva de ejecución 2014/37/UE** de la Comisión de 27 de febrero de 2014 por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.

b) Estatales:

- La **Constitución Española** de 1978.
- **Ley Orgánica 5/1987 de 30 de julio**, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.
- **Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril**, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.
- **Ley 16/1987, de 30 de julio** de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- **Ley 9/2017, de 8 de noviembre**, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al Ordenamiento Jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo

2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

- **Ley 39/2015, de 1 de octubre**, del procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas.
- **Ley 40/2015, de 1 de octubre**, de régimen jurídico del sector público.
- **Ley 1/2014, de 28 de febrero**, para la protección de los trabajadores a tiempo parcial y otras medidas urgentes en el orden económico y social (Disposición final séptima, afecta a la fianza definitiva de los contratos de gestión de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera de uso general).
- **Ley 27/2013, de 27 de diciembre**, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.
- **Ley 19/2013, de 9 de diciembre**, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.
- **Ley 20/2013, de 9 de diciembre**, de garantía de la unidad de mercado.
- **Ley 2/2011, de 4 de marzo**, de economía sostenible.
- **Ley 25/2009, de 22 de diciembre**, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- **Ley 38/2003, de 17 de noviembre**, General de subvenciones y su Reglamento aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.
- **Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre**, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- **Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre**, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- **Real Decreto 443/2001 de 27 de abril**, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.
- **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, aprobado en Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021.

c) de Castilla y León:

- **Estatuto de Autonomía de Castilla y León**, aprobado por Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, particularmente su artículo 70.1. 18º, que establece la competencia exclusiva de nuestra Comunidad en materia de *“Ferrocarriles, carreteras y caminos que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, los transportes terrestres, fluviales, por cable o tubería. Centros de transporte, logística y distribución en el ámbito de la Comunidad”*, y su artículo 74. 12º por el que corresponde a nuestra Comunidad, en los términos que establezcan las leyes y las normas reglamentarias que en su desarrollo dicte el Estado, la función ejecutiva en materia de *“Transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado.”*
- **Ley 5/2018, de 2 de julio**, por la que se modifica la Ley 9/2014, de 27 de noviembre, por la que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León y se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- **Ley 9/2018, de 20 de diciembre**, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.
- **Ley 7/2013, de 27 de septiembre**, de Ordenación, Servicios, y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (especialmente, Disposición adicional cuarta: Integración de los servicios de transporte público de viajeros por carretera de uso especial y de uso general; y Disposición adicional quinta: Mapa concesional de transporte interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León).
- **Ley 9/2014, de 27 de noviembre**, por la que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León y se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- **Ley 10/2014, de 22 de diciembre**, de Medidas Tributarias y de Financiación de las Entidades Locales vinculada a ingresos impositivos de la Comunidad de Castilla y León (deroga el artículo 24 de la Ley 13/1998, de 23 de diciembre, de Medidas Económicas y Fiscales y

Administrativas de Castilla y León y el Decreto 299/1999, de 25 de noviembre, por el que se regula el Derecho de preferencia en Castilla y León para la prestación de los servicios regulares de viajeros de uso especial).

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

vehículos turismo.

- **Orden FOM/656/2009, de 25 de febrero**, por la que se aprueba el Reglamento de Régimen Interno del Consejo de Transportes de Castilla y León y de los Consejos Territoriales de Transporte.
- **Orden FOM/231/2009, de 9 de febrero**, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones a la explotación de servicios deficitarios de transporte público permanente regular de uso general de viajeros por carretera.
- **Orden FOM/232/2009, de 9 de febrero**, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en régimen de concurrencia competitiva en materia de transporte y logística, modificada por Orden FYM/1404/2011, de 8 de noviembre.
- **Orden FOM/1482/2008, de 30 de julio**, de revisión del mínimo de percepción a establecer en los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en Castilla y León.
- **Orden FOM/1482/2008, de 30 de julio**, de revisión del mínimo de percepción a establecer en los servicios públicos regulares permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en Castilla y León.

d) de otras Comunidades Autónomas:

Podemos mencionar las siguientes normas de contenido análogo al Proyecto de Decreto que se nos somete a Informe Previo:

- *Andalucía*: Acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2027: <https://bit.ly/3LNCDVH>
- *Aragón*: Anuncio de la Dirección General de Transportes, por el que se da publicidad al acuerdo del Gobierno de Aragón por el que se aprueban los 19 proyectos de establecimiento de servicios de transporte público permanente regular de viajeros de uso general por carretera. En el seno de un nuevo mapa concesional de transportes: <https://bit.ly/3JiDpYY>

e) Otros:

- “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible”, Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el futuro de los transportes para 2050, publicado el 28 de marzo de 2011 y revisado el 29 de julio de 2015. <http://bit.ly/2zUQat3>
 - Documento de trabajo de los servicios de la Comisión – Evaluación del Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (26 de marzo de 2021): <https://bit.ly/3M4nTIF>
 - Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el Documento de trabajo de los servicios de la Comisión — Evaluación del Libro Blanco — «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» (9 de junio de 2021): <https://bit.ly/3uZ2rav>
- “Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro” COM/2020/789 final: <https://bit.ly/3MbruOH>
- Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible (Gobierno de España): <https://bit.ly/3NPRDnQ>
En la Disposición Transitoria Segunda de este Anteproyecto se prevé la elaboración de un nuevo mapa concesional, que incluirá la relación de todos los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general por carretera de ámbito estatal. Se encuentra en fase de trámite de audiencia y consultas hasta el 13 de abril de 2022.
- “Estrategia de movilidad sostenible, segura, conectada, 2030”: <https://bit.ly/3KVbHTY>
- Informe Previo 7/2001 del CES de Castilla y León sobre el Anteproyecto de Ley de Transporte Urbano de Castilla y León (posterior Ley 15/2002, de 28 de noviembre). <http://bit.ly/2hEtjrf>
- Informe Previo 6/2013 del CES de Castilla y León sobre el Anteproyecto de Ley de Ordenación, Servicios, y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (posterior Ley 7/2013, de 27 de septiembre). <http://bit.ly/2eeMNkr>
- Informe Previo 13/2016 del CES de Castilla y León sobre el Anteproyecto de Ley por la que se aprueba el Mapa de Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio de Castilla y León, y se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León y la Ley 9/2014, de 27 de noviembre, por la

que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León (posterior Ley 5/2018, de 2 de julio, por la que se modifica la Ley 9/2014, de 27 de noviembre, por la que se declaran las áreas funcionales estables de Castilla y León y se modifica la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León): <http://bit.ly/2hDamFd>

f) Principal vinculación del Proyecto de Decreto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015):

A juicio del CES, de entre todos los ODS 2030, la aplicación y desarrollo del Proyecto de Decreto sometido a Informe puede contribuir especialmente al cumplimiento de los objetivos: "*Objetivo 3: Salud y bienestar*", "*Objetivo 8: Trabajo decente y crecimiento económico*", "*Objetivo 9: Industria, innovación e infraestructuras*", "*Objetivo 10: Reducción de las desigualdades*", "*Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles*" y "*Objetivo 13: Acción por el clima*", y más específicamente a las Metas:

- **3.6** Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- **3.9** Reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo.
- **8.3** Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen actividades productivas, la creación de empleo decente, el emprendimiento, la creatividad, la innovación y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, mediante el acceso a servicios financieros.
- **9.1** Infraestructura Sostenible. *Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos.*
- **9.4** Modernizar Infraestructura, Tecnología Limpia. *De aquí a 2030, modernizar la infraestructura y reconvertir las industrias para que sean sostenibles, utilizando los recursos con mayor eficacia y promoviendo la adopción de tecnologías y procesos industriales*

limpios y ambientalmente racionales, y logrando que todos los países tomen medidas de acuerdo con sus capacidades respectivas.

- **10.3** Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de los resultados, en particular mediante la eliminación de las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y la promoción de leyes, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.
- **11.2** *De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.*
- **13.2** Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.



II.- Estructura del Proyecto de Decreto

El Proyecto de Decreto sometido a informe consta de un preámbulo, una parte dispositiva con cinco artículos, una disposición final y tres anexos, que constituyen el Plan propiamente dicho.

- El preámbulo del proyecto de decreto comienza con una breve explicación del marco constitucional, estatutario y normativo en el que se inserta y la habilitación en cuyo ejercicio

se dicta la norma. Continúa con una somera descripción de las cuestiones más significativas que la regulación aborda y finalmente destaca los aspectos más relevantes de la tramitación, consultas efectuadas y principales informes evacuados.

- Artículo 1.- Objeto: se refiere a la aprobación del Mapa de ordenación de transportes.
- Artículo 2.- Contenido del mapa de ordenación de transportes: desarrolla tres contenidos:
 - a) Documento de diagnóstico, que se corresponde con el **Anexo I**.
 - b) Determinaciones de planificación, que se corresponden con el **Anexo II**.
 - c) Determinaciones de ordenación y coordinación, que se corresponden con el **Anexo III**.
- Artículo 3.- Documento de Diagnóstico: su objeto es establecer un análisis previo del marco territorial y demográfico, de los polos de movilidad y del sistema de transporte e infraestructuras vigente. Este documento se corresponde con el **Anexo I**.
- Artículo 4.- Determinaciones de planificación: su objeto es establecer los ejes estratégicos que sirven de fundamento al modelo de movilidad, y su vinculación al logro de los objetivos de movilidad propuestos, así como las actuaciones concretas tendentes al cumplimiento de los mismos.

Contiene los siguientes criterios de planificación que tienen carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera, y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano:

- a) Vinculación a los principios establecidos por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, y a las restantes políticas sectoriales.
 - b) Ejes estratégicos para el desarrollo del mapa de ordenación de transportes.
 - c) Objetivos genéricos vinculados a la consecución de los ejes estratégicos.
- Artículo 5.- Determinaciones de ordenación y coordinación: son aquellos criterios que sirven para la configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera y de las infraestructuras complementarias de transporte de Castilla y León, así como su coordinación con el transporte urbano, con la red de servicios de uso especial de tipo escolar, y otros de prestación obligatoria por la Comunidad de Castilla y León, y con la red estatal.

Contiene los siguientes criterios de planificación que tienen, como regla general, carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano:

- a) El sistema de prestación, condiciones de explotación y requisitos básicos que han de cumplir los servicios.
- b) El sistema económico financiero de los servicios.
- c) El contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones.
- d) El sistema tarifario.
- e) El modelo de gobernanza del transporte.
- f) Los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones.
- g) La sostenibilidad ambiental del sistema de movilidad.
- h) Las normas de calidad.
- i) La programación de las futuras licitaciones de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera de titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.
- j) El procedimiento de seguimiento de su cumplimiento y los supuestos en que procede su revisión, total o parcial, y actualización del mapa de ordenación de transportes.
- k) La modernización de las infraestructuras complementarias al transporte.

Excepcionalmente, podrá la Administración apartarse de ellos, cuando razones de interés público así lo justifiquen en virtud de las particularidades de un determinado proyecto o plan. Dichas razones justificativas deberán incluirse en el instrumento jurídico de que se trate.

- **Disposición Final: Única.** - Entrada en vigor.

En cuanto al Plan propiamente dicho, se divide de la manera siguiente:

- **Anexo I. Documento de diagnóstico.**
- **Anexo II. Determinaciones de planificación.**
- **Anexo III. Determinaciones de ordenación y coordinación.**

- **Conclusiones.**

III.- Observaciones Generales

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

Segunda.- Tal y como señalan los Antecedentes de este mismo Informe Previo las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de *“ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”*(Constitución Española, artículo 148.1. 5º).

En base a esta habilitación nuestro Estatuto de Autonomía (en redacción dada por Ley Orgánica 14/2007, de 30 de *noviembre*) atribuye a la Comunidad la competencia exclusiva en materia de *“Ferrocarriles, carreteras y caminos que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, los transportes terrestres, fluviales, por cable o tubería. Centros de transporte, logística y distribución en el ámbito de la Comunidad”*(artículo 70.1. 8º) mientras que le corresponde la función ejecutiva en materia de *“Transporte de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado”* en tanto que, como es obvio, corresponde al Estado la competencia exclusiva en materia de *“Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma”*(artículo 76. 12º Constitución española).

Tercera.- En base a estos títulos competenciales, se dictó la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, cuyo objeto es establecer el marco jurídico para la prestación de los servicios que conforman la red de transporte público de viajeros por carretera en nuestra Comunidad, así como el de las infraestructuras complementarias al 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.

El Título IV de la citada Ley 9/2018 lleva por rúbrica “Planificación y Coordinación del Transporte Público” estableciendo como Instrumentos de planificación, ordenación y coordinación del transporte en sus respectivos ámbitos funcionales:

- 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 intermunicipal de viajeros en taxi en las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio.
- La coordinación de paradas.

Dentro de estos instrumentos es el mapa de ordenación de transportes, que ahora nos ocupa, 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 cuyo contenido, determinaciones y ciertas especialidades en su tramitación (como la preceptividad de los informes de la Federación Regional de Municipios y Provincias y del Consejo de Transportes de Castilla y León) se contemplan en el artículo 54 de la mencionada Ley 9/2018.

Cuarta.- El Proyecto de Decreto contiene unas meras previsiones que realmente se desarrollan en los distintos Anexos:

- Documento de diagnóstico, que se corresponde con el Anexo I, sin valor normativo en tanto su objeto es establecer un análisis previo del marco territorial y demográfico, de los polos movilidad y del sistema de transporte e infraestructuras vigente que sirve de base a

la elaboración y formulación de las determinaciones de planificación, ordenación y coordinación.

- Determinaciones de planificación, que se corresponden con el Anexo II, cuyos criterios de planificación (Vinculación a los principios establecidos por la Ley 9/2018 de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León y a las restantes políticas sectoriales; Ejes estratégicos para el desarrollo del mapa de ordenación de transportes; Objetivos genéricos vinculados a la consecución de los ejes estratégicos) tienen carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera, y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

A nuestro parecer con esta redacción se puede plantear la duda respecto al carácter que tengan estas determinaciones de planificación en cuanto a los planes de movilidad sostenible de transporte urbano del artículo 58 y con independencia de que su definitiva aprobación corresponda al ayuntamiento responsable y máxime cuando tales planes deben ser sometidos al informe vinculante de la consejería competente en materia de transportes cuando afecten a competencias de la Comunidad Autónoma.

- Determinaciones de ordenación y coordinación, que se corresponden con el Anexo III referidas a una serie de criterios que sirven para la configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera, y de las infraestructuras complementarias de transporte de Castilla y León, así como su coordinación con el transporte urbano, con la red de servicios de uso especial de tipo escolar, y otros de prestación obligatoria por la Comunidad de Castilla y León, y con la red estatal.

Estos criterios tienen el mismo carácter vinculante y para los mismos supuestos que las determinaciones de planificación, si bien *"Excepcionalmente, podrá la Administración apartarse de ellos, cuando razones de interés público así lo justifiquen en virtud de las particularidades de un determinado proyecto o plan. Dichas razones justificativas deberán incluirse en el instrumento jurídico de que se trate"* (artículo 5.3.2º del Proyecto de Decreto), lo que consideramos que, en buena medida, constituye un concepto jurídico indeterminado que requeriría, según el parecer del CES, de una mayor concreción en el propio Proyecto de Decreto en cuanto al alcance o razones para que la Administración pueda desvincularse de tales determinaciones del Anexo III en un concreto proyecto o plan

y más allá de que las razones justificativas se hagan constar en el instrumento jurídico de que se trate.

Quinta.- En el Título IV de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León se lleva a cabo un detallado desarrollo de la planificación y coordinación del transporte público entre Administraciones y entre modos, con especial mención, en su artículo 54, al mapa de ordenación de transportes, como herramienta básica de ordenación de este.

El CES, en su Informe Previo 2/18 sobre el Anteproyecto de Ley de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, ya apuntaba respecto a este instrumento de planificación que la norma legal establecía una regulación muy escasa y puramente declarativa, limitada a determinar las principales competencias, considerando que al menos se debería haber hecho una remisión al desarrollo regulador mediante decreto de sus principales aspectos.

Además, en el Informe Previo 2/18 también se apuntaba a la necesidad de que en el mapa de ordenación del transporte se regulara la integración de los servicios de transporte público de viajeros por carretera de uso especial (en concreto el transporte público escolar obligatorio) y de uso general y las nuevas rutas de transporte que se diseñen acomodadas a las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio, recogidas ambas previsiones en las Disposiciones Adicionales Cuarta y Quinta, respectivamente, de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, lo que se viene a hacer en la norma que ahora informamos.

Sexta.- El punto 1 del Anexo I denominado “Documento de diagnóstico” se refiere al marco territorial y demográfico sobre el que se asienta el transporte de viajeros en Castilla y León y tiene los siguientes apartados: territorio, población, población y territorio y densidad de población. En lo que se refiere a territorio se analiza la Comunidad de Castilla y León, su extensión, provincias, orografía, suelo, altitud, hidrografía, accidentes geográficos, vías de comunicación, distribución territorial, etc. En el apartado de población se detalla la evolución poblacional en los años 2014/2018 en la Comunidad, tasas de natalidad y mortalidad, y las tasas de actividad, paro y número de personas ocupadas. En el apartado de población y territorio se estudia la distribución porcentual de la población de Castilla y León por provincia y tamaño de los municipios. En el último apartado del

punto 1 del Anexo 1 se analiza la densidad de población en nuestra Comunidad, la distribución de la densidad de población por UBOST y por municipios, los movimientos poblacionales de estos años, la población por grupos de edades y el envejecimiento de la población, el producto interior bruto en los últimos años en la Comunidad, etc.

Se concluye que es necesario “utilizar más recursos operativos y económicos que otras Comunidades Autónomas, y apuntan inequívocamente a las dificultades de gestión de un transporte público por carretera, que por estrictas y fundadas razones de interés público, tiene una relevancia de primer orden derivado de la necesidad de vertebrar la amplitud de su extensión territorial, que se caracteriza por esa baja densidad de población, su amplia dispersión geográfica y su dependencia del transporte público”.

En el CES consideramos que este punto 1 del Anexo I se trata de un diagnóstico completo desde el punto de vista demográfico y territorial en el que se asentará el mapa de transportes que se aprobará mediante el Proyecto de Decreto que se informa.

Séptima.- El punto 2 del Anexo I se refiere a la “Ordenación del territorio”, haciendo referencia a Ley 7/2013 de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León y la creación en su artículo 8 de las “Áreas Funcionales Estables”, apuntando que posteriormente, la Ley 9/2014, de 27 de noviembre, y la Ley 5/2018, de 2 de julio, además de modificar en algunos aspectos la Ley 7/2013, declararon las 14 áreas funcionales estables de Castilla y León.

Por otra parte, la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, distingue los siguientes ámbitos de actuación territorial a los efectos de la aplicación al modelo de ordenación del territorio de Castilla y León: Áreas funcionales estables, Unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rurales y Red de Áreas Naturales protegidas.

En el CES observamos que este punto 2 del Anexo I relaciona el marco de referencia de la ordenación del territorio desde el punto de vista legislativo, marco en el que se basa el Proyecto de Decreto que ahora se informa.

Octava.- Según el análisis recogido en el punto 3 del Anexo I “Polos de atracción de la red de transporte”, del documento que se informa, gran parte de la movilidad diaria se concentra en

aquellos núcleos en los que se prestan servicios que satisfacen necesidades básicas a la ciudadanía, tales como: centros sanitarios (hospitales y centros de salud), centros educativos y administrativos, nodos industriales, abastecimiento, etc. lo que supone que, especialmente en el medio rural, las personas, dependan en gran medida del transporte público para poder satisfacer dichas necesidades, pues muchas veces, es el único medio del que disponen para poder moverse.

En relación con estos polos de atracción, no es solo necesario garantizar una movilidad adecuada, sino que es necesario seguir incrementando los esfuerzos para aprovechar las oportunidades del núcleo central, promoviendo su capacidad tractora, y dotándolos de servicios públicos de calidad.

Por otra parte, para que este efecto tractor se produzca, desde el CES consideramos necesario que los polos de atracción cuenten con nodos de transporte intermodal, en los que, además de facilitar las conexiones con todos los transportes públicos, contemplen también itinerarios adecuados para poder ir caminando a los principales puntos del núcleo.

Novena.- El Punto 4 de este Anexo I se refiere a los “**Datos del sector del transporte por carretera**”. Esta caracterización es importante en tanto es un aspecto a tener en cuenta en un mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera, puesto que de poco puede servir un adecuado diagnóstico en lo relativo al ámbito territorial o de infraestructuras si no existe un análisis del sector del transporte (número de empresas, de vehículos y de toneladas con origen o destino en nuestra Comunidad, y principalmente de tránsito de viajeros) sin el que cualquier actuación desarrollada corra riesgo de carecer de eficacia.

En este sentido, las principales conclusiones que se extraen (datos del actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a 31 de diciembre de 2019) son que Castilla y León cuenta con 15.011 empresas dedicadas al transporte por carretera (el 6,4% del total nacional), de las que 12.633 se dedican al transporte de mercancías (el 7,4% del total) y 2.378 al de viajeros (el 3,7% del total). La actividad del transporte emplea una flota de 40.844 vehículos, de los que 34.234 se dedican al transporte de mercancías y 6.610 al de viajeros.

Es el transporte de mercancías el que aglutina mayor peso específico dentro del sector, representando el 84,2% de las empresas de la Comunidad y empleando el 83,8% de la flota, mientras que el transporte de viajeros representa el 15,8% de las empresas y el 16,2% de la flota.

A grandes rasgos, consideramos que el análisis y diagnóstico efectuados son demasiado escasos sobre todo si se comparan con los restantes puntos de este Anexo I y presenta un cierto desfase temporal, que se hace bastante evidente en algunos aspectos como en el punto 3.3 de nodos industriales. Especial mención cabe hacer a la total ausencia de datos referentes al tránsito de viajeros por carretera, máxime cuando nos encontramos ante un mapa de ordenación de transporte público de viajeros por carretera y, sin embargo, sí se realiza una breve mención a la evolución del transporte de mercancías.

Décima.- El apartado 5 del documento de diagnóstico, “Sistema vigente de transporte público de viajeros por carretera e infraestructuras complementarias de Castilla y León”, consta de seis subapartados en los que se describe el origen de la situación actual (5.1), el sistema de transporte actual (5.2), el transporte público de viajeros de uso general (5.3), dentro del cual se analizan el transporte a la demanda, el transporte de prestación conjunta y el transporte metropolitano, el transporte público regular de viajeros de uso especial el transporte escolar (5.4), el listado de contratos vigentes (5.5) y el listado de infraestructuras complementarias del transporte actuales (5.6), dentro del cual se estudian las estaciones de transporte de viajeros por carretera y los refugios de espera para viajeros.

En el **apartado 5.1, “Origen de la situación actual”,** se hace un repaso de la normativa sobre la ordenación de los transportes terrestres. Según ésta, los *transportes públicos regulares de viajeros de uso general* tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración y la prestación de tales servicios debe ser precedida de una resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios.

En lo que se refiere a los *transportes regulares de viajeros de uso especial*, la normativa exige una autorización especial habilitante y otorgada por la Administración para la prestación de estos servicios.

Por otra parte, está previsto que en los municipios que no se hallen debidamente atendidos por servicios públicos regulares de viajeros por carretera de uso general, atendiendo a sus especiales características geográficas, de población, actividad económica y débil tráfico, la posibilidad de autorizar que el transporte en taxi interurbano se efectúe dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendario y horarios prefijados.

En el **apartado 5.2, "Sistema de transporte actual"**, se muestran datos estadísticos que ponen de manifiesto una disminución del tráfico de todo tipo de autobuses, tanto discrecionales como transportes regulares, incluyendo tanto las líneas de competencia estatal como la de competencia autonómica en el período 2014-2018 (últimos datos disponibles). Esta reducción se ha registrado tanto a nivel nacional como, en menor medida, a nivel autonómico.

En sentido contrario ha evolucionado el parque de vehículos autorizados de transporte interurbano de servicio público, con crecimientos en Castilla y León (3%) y en España (7%).

En el **apartado 5.3, "Transporte público regular de viajeros de uso general"**, define este tipo de transporte como aquel que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos, con sujeción a calendarios y horarios prefijados, y que está dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier ciudadano. Se presta a través de contratos de gestión de servicio público.

Se ofrecen datos sobre este tipo de servicios de transporte, según el cual, en Castilla y León el sistema concesional se basa en 238 contratos titularidad de la Comunidad de Castilla y León prestados por 146 empresas. El número de rutas de transporte regular asciende a 786, de las cuales el 63% se corresponde con rutas que cuentan con menos de 5.000 viajeros al año.

Se destaca el hecho de que muchas de las líneas regulares prestan servicios que resultan deficitarios, ya que atienden multitud de tráficos rurales que conectan localidades de escasa población con los principales núcleos urbanos. Al tratarse de servicios públicos que deben garantizar la movilidad de los ciudadanos, los déficits de explotación se cubren con aportaciones de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. Con el actual sistema se atienden 2.208 municipios y 5.115 localidades que representan el 81,1% del total de localidades castellanas y leonesas.

Existen tres modalidades de transporte público regular de uso general de viajeros, cuya situación se describe en este mismo apartado 5.3:

- el transporte a la demanda,
- el transporte de prestación conjunta, y
- el transporte metropolitano.

El sistema de **transporte a la demanda** es un sistema de gestión de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera, mediante el cual su prestación efectiva se hace depender de una solicitud previa del usuario. Resulta el más eficiente a la hora de prestar

determinados servicios de transporte en la Comunidad Autónoma. Supone un ahorro económico, ya que si no hay reservas el servicio no se presta y, en el caso de que se preste únicamente hace el recorrido por las localidades con reservas.

El transporte a la demanda cubre principalmente las necesidades de los ciudadanos para acceder a los servicios de salud y realizar gestiones de acceso a los servicios básicos, con lo que contribuye a fijar población en los núcleos rurales. Según la documentación recibida, hay 123 zonas de transporte a la demanda, con 1.944 rutas, que dan servicio a 5.015 núcleos de población. Esas 123 zonas se agrupan en 104 Zonas Básicas de Salud, 9 de las denominadas “Otras rutas” (1 por provincia), 9 Zonas de Prestación conjunta (1 por provincia) y 1 Zona de la Diputación de Valladolid).

El **transporte de prestación conjunta** es un tipo de transporte regular que presta simultáneamente servicios de uso general (dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado) y de usos más restringidos (grupos específicos de viajeros, que en este caso son escolares), compartiendo un mismo vehículo, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Administración.

Se empezó a desplegar este servicio en el año 2013 y según la documentación, hay 857 rutas escolares integradas en Castilla y León que afectan a 2.823 localidades.

Por lo que se refiere a la modalidad de **transporte metropolitano**, es aquel que se presta en una zona geográfica que abarca el núcleo principal de una población de gran entidad, junto con las localidades de su alfoz.

En Castilla y León existe transporte metropolitano en las capitales y el alfoz de Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid. En Burgos incluye 26 municipios, con un total de 53 núcleos de población; en León 11 municipios, con un total de 94 núcleos de población; en Salamanca 15 municipios, con un total de 97 núcleos de población; en Segovia 23 municipios, con un total de 42 núcleos de población y en Valladolid 25 municipios, con un total de 62 núcleos de población.

Los últimos datos disponibles corresponden al año 2018, y muestran que el transporte metropolitano daba servicio a 199 municipios con un total de 348 núcleos de población, con un total de 7.308.657 viajeros al año y 81.650 tarjetas de transporte emitidas.

Incluido dentro del sistema vigente de transporte público de viajeros por carretera se destaca específicamente el **transporte escolar**, como transporte público regular de viajeros de uso especial, al que se hace alusión en el apartado 5.4 del Anexo I.

La regulación del servicio de transporte escolar en los centros docentes públicos dependientes de la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León está reflejada en la Orden EDU/926/2004.

Cabe destacar la importancia de este tipo de transporte, ya que facilita el desplazamiento del alumnado con el objeto de garantizar el acceso a los distintos niveles del sistema educativo en condiciones de igualdad.

En este sentido, el CES considera importante continuar con los planes anuales de inspección de transporte por carretera que incluyen un control específico de la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y especial de escolares, y que desde 2019 recogen un Plan específico de inspección trimestral, como mínimo de un 25% de las rutas que están funcionando en cada provincia.

Undécima.- Tras el **Anexo III** se contienen unas conclusiones respecto de las que se plantea la duda sobre su carácter, mientras que en el Proyecto de Decreto se especifica el carácter del Anexo I (artículo 3), Anexo II (artículo 4) y Anexo III 5 (artículo 5) nada dice expresamente acerca de estas conclusiones, que entendemos tendrían un carácter expositivo u orientativo. Según estas conclusiones los principales aspectos derivados de la implantación futura de este Mapa de ordenación del transporte serán:

- Aumento del número de municipios y localidades atendidos, favoreciendo la accesibilidad universal, dotando a todas las localidades de la Comunidad de algún tipo de transporte público, especialmente en aquellas localidades más deslocalizadas y situadas en el mundo rural.
- Mejora de la calidad del servicio y modernización y seguridad de la flota dada la obligatoriedad de incorporación de los principales avances en sistemas inteligentes de transporte y seguridad.
- Sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono, al pasar rutas de transporte regular a transporte a la demanda reduciéndose el número de kilómetros recorridos, además de que los vehículos han de cumplir con las especificaciones más eficientes energéticamente existentes en el momento de licitación de los nuevos contratos.
- Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo porque 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.

- Modificación del modo de prestación de los servicios, pasando de transporte regular a transporte a la demanda en las líneas eminentemente rurales y con la previsión de potenciar las rutas de prestación conjunta.
- 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.
- 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.) *“deberá afrontarse tras la creación del ente gestor del nuevo sistema”* (aspecto este último que considera el CES que requiere de una mayor explicación en tanto es de difícil interpretación qué debe entenderse por tal ente o qué órgano asume tales funciones).

IV.- Observaciones Particulares

Primera.- El Anexo II se refiere a las **“Determinaciones de planificación”** del futuro mapa de ordenación de transportes. Tal y como ya hemos señalado en las Observaciones Generales, este Anexo II desarrolla las determinaciones de planificación del artículo 4 del Proyecto de Decreto, que tienen carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

En relación con la vinculación a los principios establecidos por la Ley 9/2018 de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León y a las restantes políticas sectoriales, a grandes rasgos consideramos adecuada la exposición realizada, en tanto estimamos que abarca todos los aspectos que actualmente debe cumplir el modelo de movilidad de Castilla y León. Sin embargo, por lo que se refiere específicamente a la movilidad sostenible el CES entiende que la misma debe coherenciarse o tener muy en cuenta lo que al respecto se contiene en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que, dentro de sus 30 componentes dedica específicamente dos a este ámbito (Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos

urbanos y metropolitanos”, Componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada”), más allá de la regulación detallada que de los planes de movilidad sostenible contiene nuestra Ley 9/2018 en su artículo 56.

En cuanto a los Ejes estratégicos para el desarrollo del mapa de ordenación de transportes y los Objetivos genéricos vinculados a la consecución de los ejes estratégicos también estimamos acertada la relación efectuada, aunque a nuestro parecer resulte algo genérica, si bien realizamos las precisiones siguientes:

- Dentro del primer Eje Estratégico “Transporte comprometido con la ciudadanía” se establece como un Objetivo genérico el del “Compromiso con la movilidad en las Área urbanas y periurbanas”.

Sin embargo, no existe un concepto de “Área urbana” ni de “Área periurbana” como tales en la Ley 9/2018 ni en la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, por lo que sería conveniente precisar estos conceptos que requerirían de una interpretación con arreglo a las modalidades (unidades básicas de ordenación del territorio, áreas funcionales, etc.) de la citada Ley 7/2013.

- Dentro del segundo Eje Estratégico “Transporte comprometido con la sostenibilidad” y del Objetivo genérico 2 “Compromiso con la Sostenibilidad Social” se hace referencia al “Diálogo Social en materia de subrogación de trabajadores”, lo que valoramos favorablemente, pues resulta conveniente la concreción de esta figura en el marco de las previsiones del Estatuto de los Trabajadores y de la Ley 9/2017 de contratos del sector público.
- En este sentido, el CES considera innecesaria la enumeración de los acuerdos alcanzados hasta ahora en el Consejo del Diálogo Social , que se efectúa más adelante en el Anexo III (que además, puede generar confusión que se citen en el proyecto únicamente los del año 2019 y no precisamente 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 firmado el 15 de febrero de 2018), y recomienda que se dedique su texto a contemplar la negociación en su seno de los “criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones”, materia sobre la que versa el criterio 2.6 del Anexo III, y, en especial, del contenido de las medidas relacionadas con la formación y la mejora de la cualificación de los trabajadores y con el mantenimiento de los puestos de trabajo, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, y en los convenios colectivos aplicables.

Del mismo modo, valoramos favorablemente que los nuevos contratos tengan la consideración de Obligaciones de Servicio Público con arreglo a la legislación comunitaria, en tanto ello garantiza la prestación del servicio incluso cuando un operador no pudiera asumir la obligación de prestación con arreglo a criterios económicos, lo que supondría el derecho del mismo a percibir una compensación por la Administración Autonómica, garantizando así el mantenimiento del sistema público de transporte y su sostenibilidad financiera.

Segunda.- En el apartado 2.1 del Anexo III se desarrollan los “criterios relativos al sistema de prestación, condiciones de explotación y requisitos básicos que han de cumplir los servicios”.

En el apartado **2.1.1 del Anexo III** se hace alusión a los servicios integrados zonales, entendidos como aquella fórmula preferente de prestación de los servicios de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de uso general en Castilla y León.

El CES destaca la importancia de esta articulación de la red de transporte público de Castilla y León, ya que pueden dotar de la máxima cobertura al territorio, con especial énfasis en el medio rural, de modo que pueden facilitar la accesibilidad a los servicios básicos, especialmente en las zonas de menor densidad de población.

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

En el apartado **2.1.2 del Anexo III** se desarrolla **el transporte a la demanda**, entendiendo como tal el sistema de gestión del transporte público regular interurbano de viajeros por carretera, que permite que los servicios se programen y presten previa petición de la persona usuaria a una Central de Reservas.

Se destaca que la incorporación de las nuevas tecnologías en este tipo de sistemas proporciona una serie de beneficios y ventajas para las personas usuarias, los operadores y la propia administración. En este sentido, el CES considera necesario que se tengan en cuenta las diferentes posibilidades de poder aplicar nuevas tecnologías para el uso, reservas y pagos de transporte a la demanda, así como la interoperabilidad y la neutralidad tecnológica, dada la diversidad de la población a la que se dirige, primando criterios de accesibilidad universal.

En el apartado **2.1.3 del Anexo III** se hace alusión a la “**prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial**”, entendiendo como la prestación simultánea de servicios de uso general (dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado) y de usos más restringidos (grupos específicos de personas usuarias -escolares o trabajadores-) compartiendo un mismo vehículo, de acuerdo con las condiciones establecidas por la Administración.

Cabe recordar, que en la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León, ya se recogía la previsión de que el mapa de ordenación de transporte establecería la integración de los servicios de transporte público de viajeros por carretera de uso especial (en concreto el transporte público escolar obligatorio) y de uso general para conseguir que el transporte público de viajeros fuera eficiente, en las condiciones y zonas geográficas que determine de forma motivada la Administración de la Comunidad.

Después de la experiencia piloto desarrollada en Castilla y León entre el transporte de uso general y el escolar se reguló el procedimiento de reservas de plazas por medio del Decreto 13/2019, de 16 de mayo (BOCYL de 21 de mayo de 2019).

Desde el CES consideramos que siempre que se respeten las condiciones de seguridad, características técnicas de los vehículos y resto de exigencias previstas en la normativa específica para el transporte de escolares y menores, este sistema de prestación conjunta viene a cumplir, también otros objetivos de carácter más transversal, como mejorar la eficiencia económica y minorar las emisiones contaminantes.

El **criterio 2.1.4** se refiere a los **“Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte”** que se configuran como el modelo conceptual que sirva de referente teórico y al que se deben adaptar los flujos de movilidad en cada caso concreto, estableciéndose los siguientes niveles de estratificación de rutas de transporte o flujos de movilidad, todos ellos de carácter orientativo:

Estrato 1.- Criterio de conexión de núcleos de población con nodo poblacional de influencia rural o periurbano (áreas funcionales rurales y urbanas). El CES valora favorablemente este estrato y particularmente la previsión de que los núcleos de población de un área funcional rural deban conectarse con los núcleos de influencia rural donde se presten los servicios básicos, permitiendo configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural.

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. Por virtud de este estrato se conectan 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, independientemente de su proximidad geográfica. Valoramos favorablemente esta previsión, aunque consideramos que el criterio de proximidad geográfica debe tenerse en cuenta en el supuesto de que puedan existir varios municipios que puedan considerarse como “de referencia” en una misma área funcional (como así sucedería en el caso de las provincias de Valladolid, Zamora, León o Burgos con arreglo al mapa adjunto de la página 216 del texto que informamos).

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 consolidados. En lo relativo a la conexión de nodos poblacionales entre sí con polos industriales consolidados se puede producir, en opinión del CES, una contradicción en tanto que, por un lado, se habla de polos industriales “consolidados” y por otro, la finalidad de este criterio de conexión parece ser el fomento de la implantación de tejido industrial (y que, por tanto, no se referiría propiamente a que los polos industriales estuvieran ya plenamente “consolidados”). Siendo la finalidad de favorecer la implantación de tejido industrial la que el Consejo considera prioritaria con arreglo a este criterio, sería conveniente una mejor redacción, posiblemente no refiriéndose al carácter de “consolidados” de los polos industriales.

Estrato 4.- Criterio de conexión de las áreas funcionales entre sí. Por virtud de este criterio se aseguraría la conexión entre sí de las nueve capitales de provincia de Castilla y León, excepto Ávila, además de Aranda de Duero y Miranda de Ebro en Burgos, Ponferrada en León, Medina del Campo en Valladolid y Benavente en Zamora.

Ahora bien, llama la atención al Consejo que según el mapa ilustrativo de la página 216 del documento que informamos no se prevea la conexión directa entre las ciudades de Valladolid y Ávila.

Estrato 5. -Criterio de conexión con líneas de titularidad estatal u otros modos de transporte (aéreo, ferroviario...). Obviamente valoramos favorablemente este estrato en tanto es un elemento favorecedor de la visita de personas procedentes de otras Comunidades Autónomas o incluso de otros países a nuestra Comunidad, si bien debe decirse que apenas se contiene criterio alguno de conexión más allá de la declaración de este estrato.

El **criterio 2.1.5** se refiere a los **“Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte”**. En este caso se menciona expresamente en el Anexo que estos requisitos tienen carácter vinculante, pero recordemos que con carácter general el artículo 5.3 del Proyecto de Decreto mencionaba que todos los criterios del Anexo III podían no ser seguidos por la Administración excepcionalmente por razones de interés público, por lo que consideramos necesario aclarar en el texto del Anexo en qué medida estos criterios del 2.1.5 podrían ser exceptuados por la Administración por razones de interés público.

Y es que, en este sentido, desde el CES consideramos muy necesario el cumplimiento de los requisitos que se exponen en tanto responden a la modernización y tecnificación del actual sistema de transporte público de viajeros por carretera y que muy resumidamente pueden desagregarse de la manera siguiente:

- Elementos tecnológicos:
 - Sistema electrónico de pago (SIEP).
 - ✓ Centro de Control de Billetaje
 - ✓ Equipamiento de billetaje embarcado
 - Sistema de ayuda a la explotación (SAE).
 - ✓ Centro de control SAE
 - ✓ Equipamiento embarcado
 - Página web del contrato y APP para dispositivos IOS y Android.
 - Sistemas de control de acceso en los servicios de transporte integrado.
 - Introducción de elementos objetivos de valoración que primen la mejora de los aspectos tecnológicos a través del mecanismo de la contratación pública estratégica.
- Vehículos:
 - Cumplimiento pleno de las especificaciones en materia de accesibilidad.
 - Exigencia de nuevos requerimientos (flota media más moderna, vehículos adaptados, confortabilidad de los vehículos, etc.).
 - Promoción de la utilización de vehículos de transporte que utilicen combustibles y tecnologías alternativas más sostenibles.
 - Búsqueda de la mayor eficiencia y eficacia en relación con el objetivo de transportar a la ciudadanía con el menor coste social, económico y medio ambiental posible para lo que

se atenderá a las circunstancias de la zona en la que se van a prestar servicio los vehículos (tamaño y capacidad principalmente).

- Introducción de elementos objetivos de valoración que primen la mejora de los aspectos relativos a seguridad, antigüedad y sostenibilidad ambiental de los vehículos a través del mecanismo de la contratación pública estratégica.

Tercera.- Continuando con los criterios que permiten configurar determinaciones de ordenación y coordinación del Mapa de Ordenación del Transporte, el punto **2.2. del Anexo III** se refiere a los **“criterios relativos al sistema económico financiero de los servicios”** que tienen carácter vinculante. Por un lado, se tratan las Obligaciones de Servicio Público (OSP) y por otro los Estudios económicos.

En cuanto a las Obligaciones de Servicio Público, se establece que podrán imponerse, bien en el marco de un contrato de servicio público, o bien mediante la aprobación de una regla general de aplicación a las personas transportistas que realicen transportes regulares. Las autoridades competentes pueden intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios, tal y como se deduce del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera. La consideración de Obligación de Servicio Público de los nuevos contratos garantiza la prestación de estos servicios públicos, por lo que la Administración ha de financiar aquellos servicios que sean deficitarios, así 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.

En cuanto a Estudios económicos, se apunta que todos los Anteproyectos de explotación llevan incorporado un estudio económico de los nuevos servicios. Se calculan las variables del servicio para el cálculo económico como los kilómetros anuales, la velocidad comercial o las expediciones anuales. Asimismo, se calcula el coste asociado a diferentes parámetros como personal, vehículo, costes fiscales, combustible, reparaciones, etc.

En el punto **2.3.** se reflejan los **“criterios relativos al contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones”**, que 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 (entre ellos mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo, sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono); 4. Objeto; 5. Ámbito territorial del servicio; 6. Tráficos a realizar; 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; 11. Calidad del servicio; 12. Medios técnicos y humanos; 13. Aspectos medio ambientales; 14. Accesibilidad del servicio; 15. Tecnología; 16. Plazo previsto para el contrato de la explotación del servicio; y, por último, 17. Viabilidad económico-financiera del contrato.

Los “**criterios relativos al sistema tarifario del nuevo Mapa de servicios**” (2.4 del Anexo III) tienen carácter vinculante. El sistema tarifario se regula en el punto 1 del artículo 19 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y 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. El sistema tarifario de los servicios de transporte público está basado en una tarifa por kilómetro. En la Comunidad, el sistema de transporte regular de viajeros por carretera tiene una baja demanda, y por tanto una baja ocupación media de los vehículos, lo que implica que los ingresos por tarifas son relativamente reducidos.

Es por ello que la reordenación de las líneas en el nuevo Mapa de ordenación del transporte en Castilla y León conlleva la implantación de un mayor número de rutas bajo la modalidad de transporte a la demanda (evitando que circulen los vehículos en vacío), y la implantación de microbuses o vehículos turismo (taxis, VTC) vinculados a contratos concesionales en las zonas en las que la demanda sea muy reducida. Además, con el nuevo Mapa de ordenación del transporte de viajeros se implantan una serie de bonos: Bono rural tarifa plana (para los usuarios del transporte a la demanda en las zonas rurales mediante una app), Bonos metropolitanos (descuentos por edad, por pertenecer a algún colectivo específico, etc.), Bonos interoperables (utilizables en todo el territorio y en los sistemas de transporte titularidad de la Junta de Castilla y León) y Bono Escolar (para escolares con derecho a transporte gratuito).

En el Consejo valoramos positivamente que, con independencia del lugar de residencia, la Administración Autónoma dote los recursos necesarios que garanticen una adecuada prestación del servicio de transporte rural bajo la modalidad de transporte a la demanda, considerando que así

se puede contribuir en la lucha contra la despoblación en la Comunidad.

Los “**criterios relativos al modelo de gobernanza del transporte**” (2.5 del Anexo III) tienen carácter vinculante (en relación con los aspectos referentes al sistema de participación pública activa) y orientativo (en relación con su configuración desde el punto de vista organizativo). Se pone de relieve la importancia de la coordinación del transporte público entre administraciones y modos de transporte, que exige disponer de una estrategia de acción compartida entre las diferentes administraciones públicas. Dentro de los instrumentos de coordinación y cooperación administrativos se hace referencia a los planes de movilidad sostenible del transporte metropolitano, estableciendo el contenido mínimo que éste ha de tener. Igualmente se hace mención a otros instrumentos como los Consorcios de transporte o los Convenios de Mancomunidad.

En el CES consideramos que los criterios recogidos en los puntos 2.2, 2.3, 2.4 y 2.5 del Anexo III, son la base para la configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera en la Comunidad y se corresponden con los criterios contenidos en las letras b), c), d) y f) del artículo 5.2 del Proyecto de Decreto que ahora se informa, relativos al sistema económico financiero de los servicios, el contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones, el sistema tarifario y al modelo de gobernanza del transporte.

En el Consejo consideramos que es necesario que se aclare, para cada uno de los criterios, si es vinculante u orientativo, además de, en su caso, su excepcionalidad.

Cuarta.- El criterio 2.6 del Anexo III se refiere a “criterios relativos a los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones”, que tienen carácter vinculante. Se aborda, por un lado, la contratación pública estratégica y por otro lado el Diálogo social.

En cuanto a la contratación pública estratégica, se pretende utilizar la contratación 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.

Los nuevos servicios de transporte público se basan en las concesiones preexistentes en cada zona geográfica afectada y en los pliegos de prescripciones técnicas se atiende a 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 (como la contratación de personas desfavorecidas o de difícil empleabilidad) en la adjudicación y ejecución de contratos y unos criterios y reglas para la adjudicación de los nuevos contratos.

En el CES valoramos positivamente que se incluyan aspectos sociales en las políticas públicas con 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.

En este sentido el Acuerdo 44/2016, de 21 de julio, de la Junta de Castilla y León, y sus directrices vinculantes impulsan la incorporación de aspectos sociales en la contratación de la Administración General e Institucional de la Comunidad a través de tres instrumentos: cláusulas sociales, reserva de contratos y proyectos de inserción sociolaboral.

El criterio **2.7 del Anexo III** se refiere a los “**criterios vinculados a la sostenibilidad ambiental del sistema**”, que tienen carácter vinculante. Se hace referencia a legislación en materia de medio ambiente, como la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (y su modificación por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, para incorporar a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2014/52/UE,) o la Red Natura 2000 creada por la Directiva 92/43/CEE, de Conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre, como red ecológica de ámbito supranacional cuyo es objetivo contribuir a la preservación de la biodiversidad en el continente europeo.

El Mapa de Ordenación de transporte público de viajeros se diseña como una política que contribuye a prevenir y limitar la incidencia del transporte sobre el medio ambiente, garantizando un entorno competitivo que favorezca la actividad empresarial. Se establece que la prestación de los servicios de las diferentes rutas se realizará con vehículos que cumplen con la normativa que les es de aplicación en lo concerniente a la emisión de gases y ruido y el Mapa conlleva la mejora de la sostenibilidad medioambiental y huella de carbono mediante la reducción de emisiones de CO₂ y de kilómetros recorridos.

Asimismo, se hace referencia al Pacto Verde Europeo, así como a la Estrategia regional contra

el cambio climático en Castilla y León 2009-2012-2020 (en particular la Medida 6: Reestructuración del Mapa contractual de transporte de viajeros por Carretera; la Medida 7: Definición de planes coordinados en áreas periurbanas y Medida 8: Desarrollo del transporte a la demanda en nuevas zonas), la Estrategia para la mejora de la calidad del aire en Castilla y León (particularmente el Objetivo de síntesis 4: Promoción y fomento de medios de transporte sostenibles en detrimento del uso del vehículo privado motorizado y el 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 al Plan Nacional del Control de la Contaminación Atmosférica (en cuanto a renovación de los medios de transporte, gestión de la demanda de movilidad, promoción de la intermodalidad y a gestión eficiente de la energía por los sistemas y medios de transporte, y en la edificación).

No obstante, al igual que se ha reseñado en otros puntos, no se hace referencia a normativa actualmente vigente en la materia y que, en opinión del CES sería conveniente citar.

Se concluye que la implantación en el Mapa de ordenación del transporte 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 circularán cuando haya reserva de plaza, lo que conllevará reducción de emisiones de gases.

En el CES valoramos positivamente todas aquellas medidas que permitan que las empresas y la ciudadanía se beneficien de una transición ecológica sostenible a fin de conseguir un espacio climáticamente neutro, tal y como pretende el Pacto Verde Europeo. Por ello, consideramos adecuada la creación de un modelo de transporte respetuoso con el medio ambiente y que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas residentes en la Comunidad, entendiendo que ha de potenciarse el uso del transporte público.

Los criterios del **apartado 2.8 del Anexo III** se refieren a “**normas de calidad aplicables**” y tienen carácter vinculante, siendo calidad del servicio un factor fundamental en la promoción del transporte público. El Plan de Calidad tiene como objetivos principales implantar un modelo de calidad, establecer criterios de referencia obligatorios, introducir elementos de evaluación, impulsar los procesos de certificación, y regular la repercusión económica de los requisitos exigidos.

Una vez establecidos los objetivos del Plan, se definen una serie de estándares, como características del servicio, peso de los atributos (valoración que se atribuye a cada una de las características del servicio, nivel de exigencia requerido y repercusión del grado de cumplimiento de las características del servicio).

Se distinguen tres clases de atributos: 1.-Atributos considerados claves para el funcionamiento del servicio, 2.-Atributos que se considerarán mínimos de servicio imprescindibles, y 3.-Atributos o características recomendables.

El grado de cumplimiento de los atributos da lugar a una repercusión económica que puede ser: bonificación (bonus), penalización (malus), efecto neutro en los ingresos del operador o advertencia (que no conlleva penalización económica).

En el Plan de Calidad se definen una serie de atributos básicos del servicio como son servicio ofertado, accesibilidad, información al usuario, confort, seguridad, impacto ambiental, entre otros. Una vez elaborado un Plan de Calidad, se implanta en cada uno de los contratos

Desde el punto de vista del CES, un transporte público de calidad ha de facilitar a la población el acceso a los servicios sanitarios, sociales y culturales, garantizando el derecho a la igualdad de acceso a las personas que vivan en zonas más despobladas o aisladas y a las personas con movilidad reducida, a fin de contribuir a revertir la despoblación y a construir un modelo de movilidad público, universal,-alternativo al vehículo particular y respetuoso con el medio ambiente.

Los **criterios, 2.6, 2.7 y 2.8 del Anexo III** se corresponden con las letras f) Los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones, g) La sostenibilidad ambiental del sistema de movilidad y h) Las normas de calidad del artículo 5 del Proyecto de Decreto que se informa. Tal y como ya hemos señalado para otros criterios del Anexo III sería conveniente en nuestra opinión aclarar expresamente el carácter orientativo o vinculante de tales criterios así como en su caso, la posibilidad excepcional para la Administración de apartarse de los criterios que tengan el carácter de vinculante.

Quinta.- El apartado 2.9 se refiere a los “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” y diferencia entre los hitos

ya cumplidos (el cumplimiento de los requisitos de publicidad establecidos por el Consejo de Europa, la aprobación de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera, y la presentación de la propuesta para la elaboración del mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León) y los hitos de futuro, aun sin realizar (la aprobación del mapa de ordenación del transporte; la aprobación y presentación de los proyectos de explotación; la convocatoria de las licitaciones públicas de los nuevos contratos y la posterior adjudicación; y la puesta en servicio del servicio operativo del nuevo sistema de transportes).

En cuanto a los hitos de futuro, el anexo contiene una planificación temporal según la cual los hitos 1, Aprobación del mapa de ordenación del transporte por decreto de la Junta de Castilla y León y 2, Aprobación y presentación de los proyectos de explotación deberían haberse cumplido en julio de 2021 y en octubre de 2021 respectivamente.

El CES quiere destacar que es probable que este retraso afecte al cumplimiento del resto de hitos previstos, y por tanto en la puesta en servicio operativo del nuevo sistema de transportes, y por ello entiende necesario que se agilicen al máximo los trámites necesarios, entre ellos la aprobación del Decreto que ahora se informa.

El apartado 2.10 se dedica a los “**criterios referentes al procedimiento de seguimiento de su cumplimiento y los supuestos en que procede su revisión, total o parcial, y actualización del mapa de ordenación de transportes**” y en él se prevé la revisión total del mapa tras la finalización de los contratos objeto de licitación pública. La revisión total propiciará la actualización del mapa de ordenación del transporte.

Se insiste en la importancia de una adecuada difusión entre los usuarios de los diferentes servicios de transporte, así como en la necesidad de contar con el máximo apoyo social, lo que exige poner en marcha mecanismos de participación y diálogo. Este último aspecto merece una valoración favorable por parte del Consejo, en cuanto a la previsión de poner en marcha mecanismos de participación y diálogo, generando reflexiones y debates sobre la movilidad y sobre sus consecuencias medioambientales, económicas y sociales, que se traduzcan en un diseño adecuado de la red de servicios.

En el apartado 2.11 se establecen los “**criterios básicos vinculados a la modernización de las infraestructuras complementarias del transporte**”, criterios que 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 la eficiencia energética.

Este apartado también contiene un manual de imagen que incluye propuestas de logotipo, ejemplos de aplicación de indicadores y elementos señaléticos que deberá utilizarse en estas infraestructuras con el objeto de homogeneizarlas y facilitar su comprensión a las personas usuarias.

V.- Conclusiones y Recomendaciones.

Primera.- El Proyecto normativo que informamos señala en su Exposición de Motivos que, al margen de constituir este futuro Decreto desarrollo del artículo 54 de la Ley 9/2018, *“la oportunidad de esta norma es patente ante el vencimiento de los actuales contratos de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, por imperativo del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, de aplicación directa a los Estados.”*

Sin embargo, en relación con lo anterior, cabe apuntar lo siguiente:

- Que la Disposición Transitoria (artículo 8) del citado Reglamento (CE) 1370/2007 menciona que lo que se establece en el artículo 5 respecto de la adjudicación de contratos públicos de servicios de transporte de viajeros por carretera, será de aplicación a partir del 3 de diciembre de 2019.
- Que precisamente el Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León, dispone que las concesiones de servicios de transporte público regular permanente y de uso general de viajeros por carretera de titularidad de la Comunidad de Castilla y León al tiempo de ser dictada esta norma podían ser convalidadas hasta el día 2 de diciembre de 2019, por otras que incorporaran las nuevas condiciones establecidas en tal Decreto-Ley y precisamente para permitir que el sector del transporte de viajeros castellano y leonés acometiera de forma ordenada y eficiente los retos que planteaba el nuevo marco normativo europeo del Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre;

- Que la propia Ley 9/2018 dispuso en su artículo 54.6 que el mapa de ordenación de transportes se aprobara mediante Decreto de la Junta de Castilla y León en un plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de tal ley (entrada en vigor que tuvo lugar el 3 de julio de 2019).

Por lo expuesto, es obvio para el Consejo que se acumula un retraso en la tramitación del instrumento normativo que nos ocupa y así, recordemos, que en la Recomendación Décima de nuestro Informe Previo 2/2018 sobre el Anteproyecto de Ley de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León llamábamos a la pronta aprobación de este Mapa de transportes *“...que consideramos debería ser operativo cuando finalice el actual régimen concesional el 2 de diciembre de 2019 (una vez transcurrido el régimen transitorio del Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León)”*, por lo que estimamos necesaria la pronta aprobación del Mapa de Transportes en orden a asegurar la estabilidad en cuanto a los contratos de gestión de servicios públicos en este ámbito, además de ajustar el desfase del marco normativo para aprovechar las oportunidades de financiación que pueden ofrecer los nuevos fondos europeos.

Segunda.- La implantación del mapa de ordenación de transporte deberá ir acompañada de la mejora de la calidad del servicio y modernización y seguridad de la flota, que debe estar compuesta por vehículos modernos, eficientes y adaptados, en los que se implanten los principales avances inteligentes de transporte y seguridad.

A este respecto, el CES destaca la importancia de continuar mejorando la accesibilidad universal del transporte regular de viajeros por carretera, cuyo nivel en la actualidad continúa siendo deficitario. Esta mejora resulta necesaria, tanto en los vehículos como en las terminales.

Tercera.- No se debe olvidar que la estructura de abastecimiento energético del sector transporte está basada mayoritariamente en la importación de combustibles fósiles, lo que, además de las emisiones generadas, implica una elevada dependencia energética. El peso del sector transporte en el consumo de energía, así como en las emisiones de gases de efecto invernadero, es uno de los mayores desafíos, tanto para la sostenibilidad energética como para la mitigación del cambio climático.

El Consejo considera adecuado el impulso de las rutas de transporte a la demanda, tanto por lo que suponen de adaptación del servicio a las necesidades de los usuarios de la Comunidad Autónoma, como por lo que contribuyen a la sostenibilidad ambiental y a reducir la huella de carbono, al minorar el número de kilómetros recorridos.

Cuarta.- El CES considera necesario que, en materia de movilidad, las políticas que se aborden estén integradas con las políticas ambientales, urbanas y de ordenación del territorio, y que cuenten además con la participación ciudadana, una información transparente y una educación social en favor de la sostenibilidad integral.

Quinta.- El CES considera importante primar condiciones relativas a criterios sociales y laborales y dar cumplimiento a los acuerdos del Diálogo social en esta materia y favorecer la cohesión social y territorial prestando especial atención a las personas del medio rural.

Sexta.- El CES considera que se debe garantizar el empleo existente en la actualidad a través de la subrogación de acuerdo 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 por la Junta de Castilla y León en esta materia con 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 organización empresarial representativa.

Séptima.- El CES se remite adicionalmente, en cuanto a Conclusiones y Recomendaciones del presente Informe, a las que puedan desprenderse de las *Observaciones Generales y Particulares* contenidas en el mismo.

Vº Bº La Secretaria
Cristina García Palazuelos

El Presidente,
Enrique Cabero Morán

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE



Junta de Castilla y León

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

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

I

La Constitución española de 1978, en su artículo 148.1.5ª, habilita a las Comunidades Autónomas para asumir competencias respecto de *“los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable...”*.

El artículo 149.1.21ª del texto constitucional, reserva a la competencia exclusiva del Estado los *“... ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma...”*.

El Estatuto de Autonomía de Castilla y León, en su artículo 70.1.8º, atribuye a la Comunidad de Castilla y León, la competencia exclusiva en materia de transportes terrestres que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma y en el artículo 76.12º, la función ejecutiva sobre el transporte de viajeros que tenga su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado.

De conformidad con este marco competencial, la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, establece 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 las infraestructuras complementarias al 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.

De acuerdo con ello, dedica su Título IV a la planificación y coordinación del transporte público entre Administraciones y entre modos, con especial mención del *“Mapa de ordenación de transportes”*.

II

El presente decreto tiene por objeto aprobar el *“Mapa de ordenación de transportes”*, dando cumplimiento al mandato establecido en el artículo 54 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre.

Así mismo, la oportunidad de esta norma es patente ante el vencimiento de los actuales contratos de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, por imperativo del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, de aplicación directa a los Estados miembros.

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 41 90 00 - Fax 983 41 99 99 - www.jcyl.es





Junta de Castilla y León

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

De esta forma, los proyectos de explotación de los nuevos contratos a los que se refiere el artículo 26 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, deberán tener en cuenta los criterios que el propio mapa de ordenación de transportes determine con el fin último de alcanzar un modelo de transporte público por carretera sostenible, eficiente, moderno, y accesible a las personas, que se adapte de manera más adecuada a las necesidades de la ciudadanía de Castilla y León.

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre, considera al “*Mapa de ordenación de transportes*” como 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.

El artículo 4 de la referida ley define la red de transporte público, como el “*conjunto de servicios de transporte público de viajeros por carretera organizados de una manera conjunta y coherente para cumplir los fines previstos en la normativa de aplicación*”.

En coherencia con el marco competencial en materia de transportes, el mapa planifica, ordena y coordina los citados servicios de transporte público de viajeros por carretera sobre los que la Comunidad de Castilla y León tiene competencia, limitándose a coordinar los mismos cuando se ponen en relación con los servicios de transporte de competencia estatal o con los servicios urbanos competencia de los municipios.

III

El Decreto 23/2019, de 1 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, atribuye a dicha Consejería, bajo la superior supervisión del Consejero, promover y dirigir la política en materia de transportes, incluyendo la gestión de la prestación del servicio de transporte público regular de viajeros de uso general en la Comunidad de Castilla y León.

El presente decreto se estructura en cinco artículos, una disposición final y tres anexos.

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

El Anexo I es el “*Documento de diagnóstico*” y tiene por objeto establecer un análisis previo de la situación actual tanto del marco territorial y demográfico de Castilla y León, como de los diferentes polos de movilidad y del sistema de transporte e infraestructuras vigente que sirva de base a la elaboración y formulación de las determinaciones de planificación, ordenación y coordinación. El Anexo II que son las “*Determinaciones de planificación*” establecen los criterios que permiten expresar las líneas y ejes estratégicos del mapa de ordenación y su vinculación al logro de los objetivos de movilidad propuestos. Y el Anexo III que son las “*Determinaciones de ordenación y*

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 41 90 00 - Fax 983 41 99 99 - www.icyl.es



COPIA AUTENTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UQXTWYPY3G1QAQA4H80RIL

Fecha Firma: 15/03/2022 17:42:56 Fecha copia: 16/03/2022 08:49:00

Firmado: IGNACIO SANTOS PEREZ

Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/ver?loun=UQXTWYPY3G1QAQA4H80RIL> para visualizar el documento



Junta de Castilla y León

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

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

Por último, en la disposición final se prevé la entrada en vigor del decreto a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

IV

Por otra parte, cabe mencionar que el presente decreto se ajusta a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia exigidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Tanto el principio de necesidad como el de eficacia exigen que la norma sirva al interés general que, en este caso, consiste en realizar un salto cualitativo en el transporte público que permita evolucionar hacia unos servicios más eficientes, seguros, eficaces, cercanos al ciudadano, modernos y de calidad.

De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la regulación que esta norma contiene es la imprescindible para atender a las exigencias que el interés general requiere. La iniciativa que se propone contiene la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios. El respeto al principio de proporcionalidad se refleja en numerosas ocasiones en la norma, ya que el proyecto de decreto ofrece soluciones, alternativas e instrumentos viables para la consecución de los objetivos previstos en el mismo.

Para garantizar el principio de seguridad jurídica, el proyecto de decreto se integra en un marco normativo estable y coherente, resultando su contenido acorde con la legislación vigente en materia de transportes y al régimen competencial propio de cada nivel administrativo, evitando cualquier interferencia con el europeo, estatal o incluso local. Igualmente, la regulación contenida en la norma contribuye a hacer efectivo el principio de eficiencia, ya que no conlleva nuevas cargas administrativas ni restricciones de derechos o mercados; antes al contrario, pretende, en los contratos de transporte público, simplificar y aclarar las relaciones entre la Administración y los contratistas, y entre las propias Administraciones, sin penalizar los derechos de los usuarios a la hora de utilizar el transporte público.

Los principios de transparencia y participación han sido respetados en la tramitación de esta norma, pues se ha posibilitado a los ciudadanos la participación en la elaboración de su contenido a través de la plataforma de Gobierno Abierto y se han llevado a cabo todos los trámites establecidos tanto en la normativa estatal básica como autonómica relacionados con la participación de los ciudadanos en la determinación del contenido de la disposición.

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 41 90 00 - Fax 983 41 99 99 - www.icyl.es





Junta de Castilla y León

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

Una vez cumplidos los trámites procedimentales previstos en el artículo 76.1, en relación con el artículo 75, ambos de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León, y conforme a las atribuciones contempladas en el artículo 16 e) de la citada Ley, corresponde a la Junta de Castilla y León la aprobación mediante decreto del mapa de ordenación de transportes.

En su virtud, la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejero de Fomento y Medio Ambiente, visto el informe favorable del Consejo de Transportes y de la Federación Regional de Municipios y Provincias, de acuerdo con el dictamen del Consejo Consultivo, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de....

DISPONE

Artículo 1.- Objeto

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

Artículo 2.- Contenido del mapa de ordenación de transportes

El mapa de ordenación de transportes tiene el siguiente contenido:

- a) Documento de diagnóstico, que se corresponde con el Anexo I.
- b) Determinaciones de planificación, que se corresponden con el Anexo II.
- c) Determinaciones de ordenación y coordinación, que se corresponden con el Anexo III.

Artículo 3.- Documento de diagnóstico

1. Su objeto es establecer un análisis previo del marco territorial y demográfico, de los polos movilidad y del sistema de transporte e infraestructuras vigente que sirve de base a la elaboración y formulación de las determinaciones de planificación, ordenación y coordinación.

2. El documento de diagnóstico carece de valor normativo y contiene documentación gráfica suficiente para alcanzar el objeto indicado en el apartado anterior.

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 41 90 00 - Fax 983 41 99 99 - www.jcyl.es





Junta de Castilla y León

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

Artículo 4.- Determinaciones de planificación

1. Su objeto es establecer los ejes estratégicos que sirven de fundamento al modelo de movilidad, y su vinculación al logro de los objetivos de movilidad propuestos, así como las actuaciones concretas tendentes al cumplimiento de los mismos.
2. En todo caso, contiene los siguientes criterios de planificación:
 - a) Vinculación a los principios establecidos por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, y a las restantes políticas sectoriales.
 - b) Ejes estratégicos para el desarrollo del mapa de ordenación de transportes.
 - c) Objetivos genéricos vinculados a la consecución de los ejes estratégicos.
3. Los criterios citados tienen carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera, y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

Artículo 5.- Determinaciones de ordenación y coordinación

1. Son aquellos criterios que sirven para la configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera, y de las infraestructuras complementarias de transporte de Castilla y León, así como su coordinación con el transporte urbano, con la red de servicios de uso especial de tipo escolar, y otros de prestación obligatoria por la Comunidad de Castilla y León, y con la red estatal.
2. En todo caso contiene criterios relativos a:
 - a) El sistema de prestación, condiciones de explotación y requisitos básicos que han de cumplir los servicios.
 - b) El sistema económico financiero de los servicios.
 - c) El contenido de los proyectos de explotación de las futuras licitaciones.
 - d) El sistema tarifario.
 - e) El modelo de gobernanza del transporte.
 - f) Los derechos sociales y laborales derivados de las futuras licitaciones.
 - g) La sostenibilidad ambiental del sistema de movilidad.
 - h) Las normas de calidad.

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 41 90 00 - Fax 983 41 99 99 - www.jcyl.es



COPIA AUTENTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UQXTWYPY3G1QAQA4H80RIL

Fecha Firma: 15/03/2022 17:42:56 Fecha copia: 16/03/2022 08:49:00

Firmado: IGNACIO SANTOS PEREZ

Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/ver?loun=UQXTWYPY3G1QAQA4H80RIL> para visualizar el documento



Junta de Castilla y León

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

- i) La programación de las futuras licitaciones de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera de titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.
- j) El procedimiento de seguimiento de su cumplimiento y los supuestos en que procede su revisión, total o parcial, y actualización del mapa de ordenación de transportes.
- k) La modernización de las infraestructuras complementarias al transporte.

3.- Los criterios citados tienen, como regla general, carácter vinculante en relación con los proyectos de explotación de los contratos de concesión de servicio público de transporte de viajeros por carretera y los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano.

Excepcionalmente, podrá la Administración apartarse de ellos, cuando razones de interés público así lo justifiquen en virtud de las particularidades de un determinado proyecto o plan. Dichas razones justificativas deberán incluirse en el instrumento jurídico de que se trate.

DISPOSICIÓN FINAL

Única. - Entrada en vigor.

El presente decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES

Rigoberto Cortejoso, 14 - 47014 Valladolid - Tel. 983 41 90 00 - Fax 983 41 99 99 - www.jcyl.es

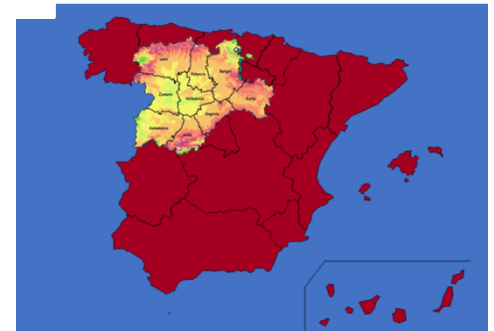
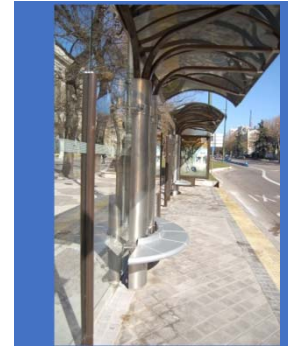


COPIA AUTENTICA DEL DOCUMENTO Localizador: UQXTWYPY3G1QAQA4H80RIL

Fecha Firma: 15/03/2022 17:42:56 Fecha copia: 16/03/2022 08:49:00

Firmado: IGNACIO SANTOS PEREZ

Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/ver?loun=UQXTWYPY3G1QAQA4H80RIL> para visualizar el documento



MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTILLA Y LEÓN

Diciembre 2019

Tomo 1

ANEXO I

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

INDICE

1. MARCO TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICO	4
1.1. TERRITORIO	4
1.2. POBLACIÓN	12
1.3. POBLACIÓN Y TERRITORIO	20
1.4. DENSIDAD DE POBLACIÓN	21
2. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	31
3. POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE	38
3.1. CENTROS SANITARIOS	39
3.2. CENTROS EDUCATIVOS	48
3.3. NODOS INDUSTRIALES	58
3.4. ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA	63
3.5. OTROS MODOS DE TRANSPORTE	94
4. DATOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA	99
5. SISTEMA VIGENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA E INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DE CASTILLA Y LEÓN.	105
5.1. ORIGEN SITUACIÓN ACTUAL	105
5.2. SISTEMA DE TRANSPORTE ACTUAL	113
5.3. TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL	117
5.3.1. EL TRANSPORTE A LA DEMANDA	119



5.3.2.	EL TRANSPORTE DE PRESTACIÓN CONJUNTA	129
5.3.3.	TRANSPORTE METROPOLITANO	132
5.4.	TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO ESPECIAL: EL TRANSPORTE ESCOLAR.	137
5.5.	LISTADO DE CONTRATOS VIGENTES	140
5.6.	LISTADO DE INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE ACTUALES	150
5.6.1.	ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA	150
5.6.2.	REFUGIOS DE ESPERA PARA VIAJEROS	152

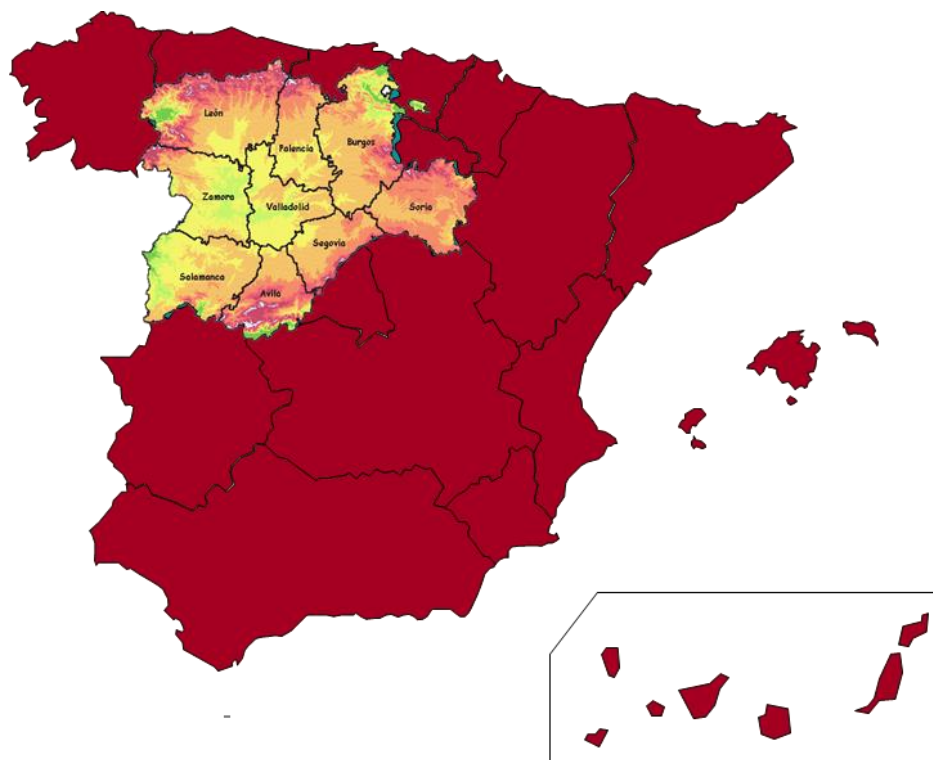
1. MARCO TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICO

El marco territorial y demográfico sobre el que se asienta el transporte de viajeros en Castilla y León es el siguiente:

1.1. TERRITORIO

La Comunidad de Castilla y León, con una extensión de 94.224 km², es la más extensa, no sólo del territorio nacional, sino del conjunto de la Unión Europea, superando en superficie a siete de los quince estados miembros (Austria, Bélgica, Dinamarca, Holanda, Irlanda, Luxemburgo y Portugal). Representa el 18,6 % del territorio nacional y el 2,9 % del espacio comunitario.

Es así mismo, la tercera región más extensa de Europa (hay que destacar las largas distancias que hay que recorrer entre diferentes puntos de la Comunidad Autónoma).



La Comunidad de Castilla y León está integrada por nueve provincias: Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid y Zamora.

La provincia de León es la de mayor extensión (15.578 km²), seguida de Burgos (14.291 km²), Salamanca (12.350 km²), Zamora (10.561 km²), Soria (10.307 km²), Valladolid (8.111 km²), Palencia (8.053 km²), Ávila (8.050 km²) y por último Segovia (6.923 km²).

Castilla y León ocupa la mitad septentrional de la Meseta, estando delimitada por la Cordillera Cantábrica, al norte; los Montes de León, al noroeste; la Cordillera Central, al sur; y la Cordillera Ibérica, al este. No posee al oeste ningún límite natural, siendo la frontera con Portugal la que la delimita.



Fuente: Centro de Información Territorial. Junta de Castilla y León.

Su orografía múltiple y distinta da origen a una variedad de climas y paisajes: llanuras, montañas, valles, bosques, etc.

Su suelo se caracteriza por suaves llanuras, campiñas y páramos en el centro, y está rodeado de un cinturón montañoso. Este círculo montañoso, que ocupa casi 40.000 kilómetros cuadrados, se encadena empezando por el borde septentrional, oriental y meridional. Las montañas de Sanabria y Bierzo, la Cordillera Cantábrica y la Cordillera Central bordean prácticamente la Cuenca del Duero y su Meseta.

Con una altitud media sobre el nivel del mar de 830 metros, los picos más altos superan los 2.500 metros, sobresaliendo entre todos ellos, Torrecerredo en los Picos de Europa con una altitud de 2.648 metros.

Las cuatro cadenas montañosas que rodean Castilla y León, como se ha señalado anteriormente son:

- Montes de León: la altura máxima de los Montes de León es el pico Teleno con 2.188 metros, destacando las sierras de Cabrera y La Culebra. Son montañas de formas suaves y redondeadas.
- Cordillera Cantábrica: destacan los Picos de Europa. Las cumbres son agrestes y picudas, siendo el pico más alto Torrecerredo (2.648 metros)
- Sistema Ibérico: destacan los Picos de Urbión y del Moncayo, así como la sierra de la Demanda.
- Sistema Central: en el que destacan las sierras de Guadarrama, de Gata y de Gredos, donde se encuentra el pico más alto, Almanzor (2.592 metros)

En la siguiente tabla se recogen las principales alturas de Castilla y León:

	Pico	Altura (m)
Cordillera Cantábrica	Torrecedredo (Picos de Europa)	2.648
	Torre del Llambrión (Picos de Europa)	2.642
	Peña Santa de Castilla (Picos de Europa)	2.596
	Peña Prieta	2.536
	Curavacas	2.520
	Peña Ubiña	2.417
	Valnera	1.707
Montes de León	Telero	2.188
	Silla de la Yegua	2.135
	Peña Negra	2.124
Sistema Ibérico	Moncayo	2.313
	San Lorenzo (Sierra de la Demanda)	2.262
	Urbión	2.228
	Cebollera	2.146
	San Millán	2.131
Sistema Central	Almanzor (Sierra de Gredos)	2.592
	La Galana (Sierra de Gredos)	2.564
	Peñalara (Sierra de Guadarrama)	2.430
	La Mira (Sierra de Gredos)	2.348
	El Santo (La Serrota)	2.291
	Pico del Lobo (Sierra de Ayllón)	2.262
	Peña Cebollera (Somosierra)	2.129

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Junta de Castilla y León

En el centro de la meseta se distinguen:

- Campiñas: amplias tierras llanas que se dedican a la agricultura. Las más extensas son las de Tierras de Campos, entre las provincias de Valladolid, Palencia y Zamora.
- Vegas: son las tierras más bajas de los valles de los ríos. Son terrenos llanos y muy fértiles dedicados a la agricultura.
- Penillanuras: son tierras llanas con ondulaciones surcadas por valles de ríos como el Campo Charro en la provincia de Salamanca.
- Páramos: Son terrenos llanos más elevados que las campiñas. Alguno de los páramos más extensos son el Páramo leonés, La Lora en Burgos y las Parameras Sorianas.

En lo que se refiere a la hidrografía, la Comunidad Autónoma se asienta en la cuenca del Duero, que es el río más importante que atraviesa Castilla y León. De los casi 900 km de longitud total del río, cerca de 600 cruzan la Comunidad Autónoma de este a oeste, desde su nacimiento en los Picos de Urbión (provincia de Soria), hasta llegar a Portugal, pasando las provincias de Burgos, Valladolid y Zamora. Dispone de una tupida red de afluentes que recogen aguas de la Cordillera Cantábrica, el Sistema Ibérico y el Sistema Central. Su caudal se enriquece con varios afluentes, entre los que destacan el Pisuerga y el Esla por el norte y el Adaja o el Tormes por el sur.

Además del río Duero, otro de los grandes ríos de España, como es el río Ebro, también discurre en un corto tramo por el norte de las provincias de Palencia y Burgos.

En el siguiente Mapa se representan los dos ríos (Ebro y Duero), así como los afluentes más importantes:



Fuente: Centro de Información Territorial. Junta de Castilla y León.

El agua y los ríos de Castilla y León están gestionado por cuatro Confederaciones: La Confederación Hidrográfica del Duero, la Confederación Hidrográfica del Norte de España, la Confederación Hidrográfica del Ebro y la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Castilla y León es una Comunidad Autónoma rica en embalses, que permiten un aprovechamiento racional de los recursos hídricos, tanto para el abastecimiento de las poblaciones como para la generación de energía hidroeléctrica o para uso agrícola.

Los principales embalses de Castilla y León se recogen en la siguiente tabla, junto con su capacidad, río y provincia a la que pertenecen:

Embalses	Río	Provincia	Capacidad (hm ³)
Aguilar de Campoo	Pisuerga	Palencia	247
Aldeadávila	Duero	Salamanca	114
Almendra	Tormes	Salamanca	2.649
Bárcena	Sil	León	341
Barrios de Luna	Órbigo-Luna	León	308
Cernadilla	Tera	Zamora	255
Cuerda del Pozo	Duero	Soria	229
El Burguillo	Alberche	Ávila	198
Irueña	Águeda	Salamanca	123
Juan Benet	Porma	León	317
Riaño	Esla	León	651
Ricobayo	Esla	Zamora	1.200
Santa Teresa	Tormes	Salamanca	496
Saucelle	Duero	Salamanca	182
Valparaiso	Tera	Zamora	164

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente y Confederaciones Hidrográficas del Duero y del Norte.

Es una Comunidad Autónoma sin salida al mar, su territorio limita al norte con las Comunidades Autónomas de Asturias y Cantabria, además de con el País Vasco (Vizcaya y Álava), al este con la Comunidad Autónoma de La Rioja, y con Aragón (provincia de Zaragoza), al sur con la Comunidad Autónoma de Madrid, Castilla-La Mancha (provincias de Toledo y Guadalajara), y Extremadura (provincia de Cáceres,) y al oeste con Galicia (provincias de Lugo y Ourense), y Portugal. Es decir, limita con nueve de las diecisiete Comunidades Autónomas

españolas, por lo que se configura como nexo de unión entre numerosas regiones de España, lo que a su vez le permite mantener fuertes lazos y similitudes con las zonas más próximas de estas Comunidades Autónomas limítrofes.

Aunque no existen accidentes geográficos que hayan provocado la incomunicación con el país vecino, la propia frontera se ha encargado de hacerlo y el río Duero, que constituye el eje vertebrador de esta Comunidad y una salida natural hacia el Atlántico, no ha realizado este cometido, encontrando Castilla y León su salida al mar por el norte.

Por esta Comunidad Autónoma pasan las principales vías de comunicación que unen las regiones del norte de España con la capital y con el sur peninsular, así como las redes que aseguran una rápida circulación entre la Europa continental y el continente africano. Por otra parte, la vía de transporte más corta, rápida y cómoda que enlaza Portugal con Europa es la que atraviesa Castilla y León.

En consecuencia, Castilla y León está situada en el centro en el que se conectan los flujos comerciales entre el norte y el sur de la península y entre Portugal y el resto de Europa, además su proximidad a Madrid es otro factor adicional que impulsa el tráfico que transcurre por las tierras castellano y leonesas.

Los principales ejes viarios del tráfico de mercancías y viajeros son las radiales, autovía del Norte (A-1) y del Noroeste (A-6). También tiene importancia destacada la autovía de Castilla (A-62), que enlaza las ciudades de Salamanca, Valladolid, Palencia y Burgos. En estas tres vías se insertan localidades tan importantes como Medina del Campo, Aranda de Duero y Miranda de Ebro.

Las grandes distancias existentes en la Comunidad Autónoma implican una mayor dificultad para el establecimiento del transporte y un mayor coste de explotación de los servicios.

En cuanto a la distribución territorial, en Castilla y León hay 2.248 municipios, distribuidos en las 9 provincias de la siguiente forma:

Provincias	Nº municipios
Ávila	248
Burgos	371
León	211
Palencia	191
Salamanca	362
Segovia	209
Soria	183
Valladolid	225
Zamora	248
Total	2.248

Fuente: INE

1.2. POBLACIÓN

Según los datos del I.N.E. a fecha 1-1-2018, la población total de Castilla y León era de 2.409.164 habitantes. Dicha población reside en los 2.248 municipios de la Comunidad, que se encuentran diseminados en cerca de 6.000 núcleos de población.

A lo largo de los últimos 5 años se observa una tendencia decreciente y paulatina de la población en Castilla y León, con casi 86.000 habitantes menos. En la siguiente tabla se recoge el total de población en los años referidos:

	Población				
	2018	2017	2016	2015	2014
Castilla y León	2.409.164	2.425.801	2.447.519	2.472.052	2.494.790

Fuente: INE

La variación relativa de la población en los últimos 5 años es la siguiente:

	Variación relativa				
	2018	2017	2016	2015	2014
Castilla y León	-0,69	-0,89	-0,99	-0,91	-1,00

Fuente: INE

En estos años, la mayor pérdida de población se produjo en el año 2014, seguido del año 2016. A partir de ese año, el total de población de Castilla y León ha seguido descendiendo pero en menor medida.

Se desglosa a continuación el total de la población de los últimos 5 años por provincias, lo que permite observar las variaciones en los distintos años y ver cuáles son las provincias que presentan una mayor pérdida de población.

PROVINCIA	POBLACIÓN				
	2018	2017	2016	2015	2014
Ávila	158.498	160.700	162.514	164.925	167.015
Burgos	357.070	358.171	360.995	364.002	366.900
León	463.746	468.316	473.604	479.395	484.694
Palencia	162.035	163.390	164.644	166.035	167.609
Salamanca	331.473	333.603	335.985	339.395	342.459
Segovia	153.342	154.184	155.652	157.570	159.303
Soria	88.600	88.903	90.040	91.006	92.221
Valladolid	519.851	521.130	523.679	526.288	529.157
Zamora	174.549	177.404	180.406	183.436	185.432
Total	2.409.164	2.425.801	2.447.519	2.472.052	2.494.790

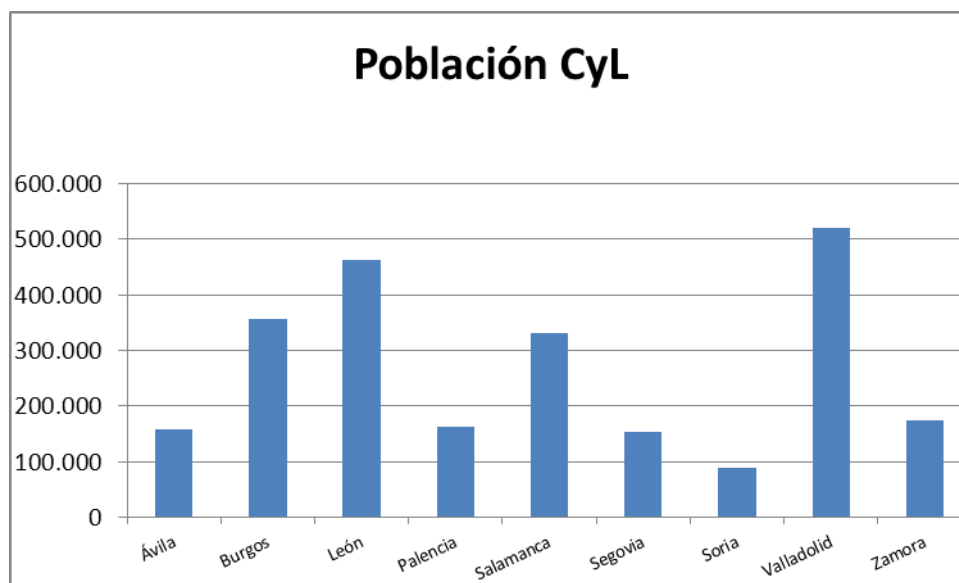
Fuente: INE

En el período 2014-2018, las nueve provincias de Castilla y León han perdido población, siendo León la que presenta una mayor pérdida, con un descenso de casi 21.000 habitantes, seguido por Salamanca y Zamora (cerca de los 11.000 habitantes cada una). La provincia con menor pérdida de población es Soria, con 3.621 habitantes menos, en el período 2014-2018.

En resumen, este descenso se sitúa en el 3,4% con una tendencia decreciente, sin que haya habido ningún período de los observados en los que la población se haya recuperado en alguna de las nueve provincias.

En el siguiente gráfico se recoge el total de población por provincias de la Comunidad de Castilla y León, en el año 2018.

En dicho gráfico se observa que la provincia con mayor población es Valladolid (con más de 500.000 habitantes), seguido de León y Burgos. Y la provincia con menor población es Soria con algo menos de 90.000 habitantes.



Fuente: INE. Año 2018

Si analizamos la población de Castilla y León desglosada por sexos, se observa que en el período 2014-2018, la pérdida de población es superior en hombres que en mujeres: 45.887 hombres por las 39.739 mujeres.

	Hombres				
	2018	2017	2016	2015	2014
Ávila	79.538	80.674	81.630	82.880	83.998
Burgos	178.337	178.919	180.418	182.142	183.882
León	225.646	228.059	230.727	233.664	236.537
Palencia	80.323	80.943	81.609	82.232	82.997
Salamanca	161.065	162.273	163.613	165.379	167.061
Segovia	76.979	77.443	78.271	79.355	80.316
Soria	44.800	44.986	45.595	46.077	46.723
Valladolid	253.356	254.146	255.591	256.999	258.865
Zamora	86.319	87.808	89.321	90.888	91.871
Castilla y León	1.186.363	1.195.251	1.206.775	1.219.616	1.232.250

Fuente: INE

	Mujeres				
	2018	2017	2016	2015	2014
Ávila	78.960	80.026	80.884	82.045	83.017
Burgos	178.733	179.252	180.577	181.860	183.018
León	238.100	240.257	242.877	245.731	248.157
Palencia	81.712	82.447	83.035	83.803	84.612
Salamanca	170.408	171.330	172.372	174.016	175.398
Segovia	76.363	76.741	77.381	78.215	78.987
Soria	43.800	43.917	44.445	44.929	45.498
Valladolid	266.495	266.984	268.088	269.289	270.292
Zamora	88.230	89.596	91.085	92.548	93.561
Castilla y León	1.222.801	1.230.550	1.240.744	1.252.436	1.262.540

Fuente: INE

La distribución de la población por sexos correspondiente al año 2018 es la siguiente:

	2018		
	Total	Hombres	Mujeres
Castilla y León	2.409.164	1.186.363	1.222.801

Fuente: INE

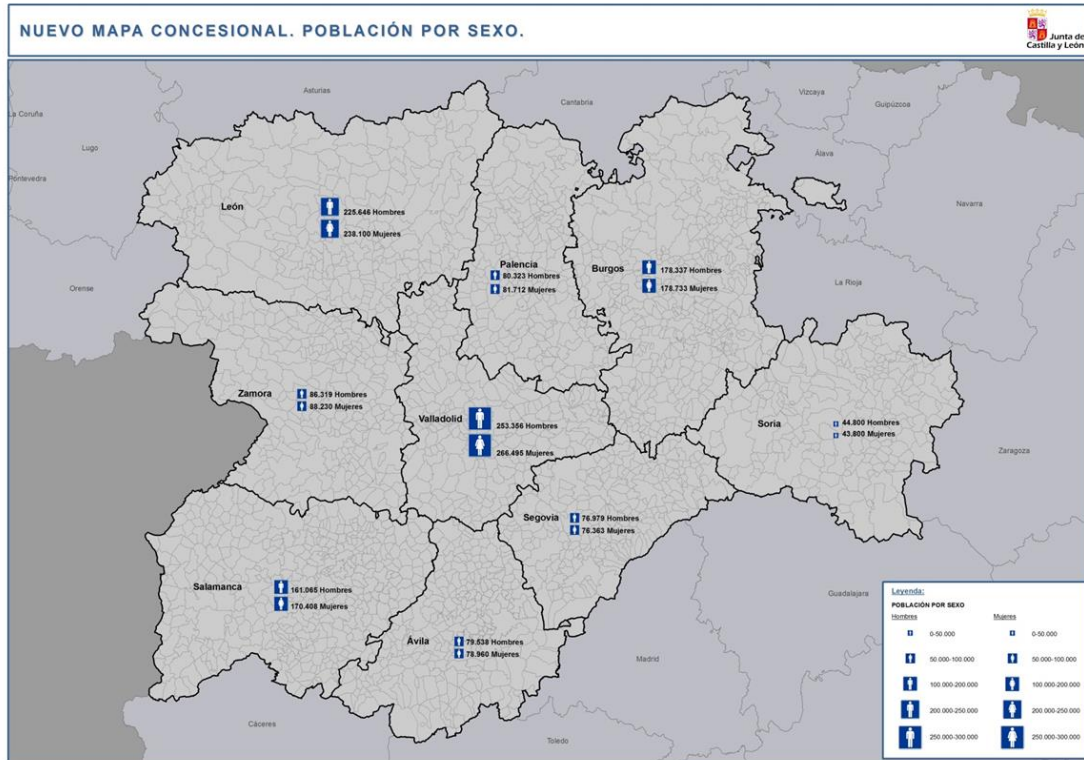
Y desglosada por las 9 provincias que constituyen la Comunidad Autónoma, nos encontramos con los siguientes datos:

	2018		
	Total	Hombres	Mujeres
Ávila	158.498	79.538	78.960
Burgos	357.070	178.337	178.733
León	463.746	225.646	238.100
Palencia	162.035	80.323	81.712
Salamanca	331.473	161.065	170.408
Segovia	153.342	76.979	76.363
Soria	88.600	44.800	43.800
Valladolid	519.851	253.356	266.495
Zamora	174.549	86.319	88.230
Total	2.409.164	1.186.363	1.222.801

Fuente: INE

En 6 de las nueve provincias (Burgos, León, Palencia, Salamanca, Valladolid y Zamora) la población de mujeres en el año 2018 es superior al de hombres.

La distribución de la población por provincia y sexo, se recoge en el siguiente Mapa:



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

El balance existente entre la tasa de natalidad y la tasa de mortalidad da cuenta del ritmo de crecimiento natural de la población.

En el año 2018, los datos relativos a las tasas brutas de natalidad y mortalidad de Castilla y León según el Instituto Nacional de Estadística (INE), eran las siguientes:

	Castilla y León	Ávila	Burgos	León	Palencia	Salamanca	Segovia	Soria	Valladolid	Zamora
Tasa Bruta de Mortalidad (defunciones por mil habitantes)	12,13	12,73	11,25	13,59	13,46	12,03	11,49	12,89	9,74	15,69
Tasa Bruta de Natalidad (nacidos por mil habitantes)	6,24	6,15	6,62	5,68	6,08	6,23	6,85	6,78	6,65	5,13

Fuente: INE. Año 2018

Como se observa en la tabla anterior, la tasa bruta de mortalidad casi duplica en Castilla y León a la tasa bruta de natalidad en todas las provincias, lo que lleva aparejado una pérdida de población de la Comunidad Autónoma.

Si comparamos los datos con los existentes a nivel nacional, durante el mismo período, nos encontramos con:

	Castilla y León	España
Tasa Bruta de Mortalidad (defunciones por mil habitantes)	12,13	9,07
Tasa Bruta de Natalidad (nacidos por mil habitantes)	6,24	7,86

Fuente: INE. Año 2018

Las tasas brutas de mortalidad y natalidad en España están más compensadas entre sí, en cambio en Castilla y León existe una descompensación entre ambas.

La tasa bruta de mortalidad de Castilla y León es superior a la del conjunto de España, y la tasa bruta de natalidad es inferior a la tasa nacional.

Hay que destacar otro dato relevante, como son las tasas de actividad, paro y número de ocupados tanto en la Comunidad de Castilla y León como en las provincias que la integran:

La tasa de actividad mide el nivel de actividad en el empleo de un país, calculado como el cociente entre la población activa y la población en edad de trabajar o mayor de 16 años.

La tasa de paro o tasa de desempleo mide el nivel de desocupación en relación a la población activa, es decir la parte de la población que estando en edad, condiciones y disposición de trabajar no tiene puesto de trabajo.

	Castilla y León	Ávila	Burgos	León	Palencia	Salamanca	Segovia	Soria	Valladolid	Zamora
Tasa Actividad(%)	53,81	50,81	57,25	50,2	52,5	52,98	56,28	56,15	57,13	49,06
Tasa de paro (%)	12,42	17,87	11,35	13,11	13,24	13,01	9,87	6,89	11,45	14,87
Ocupados (miles de personas)	964,6	56,2	151,6	174,5	61,6	130,4	65,6	39,5	222	63,3

Fuente: INE. 1T 2019

En la tabla anterior se recogen los datos correspondientes al primer trimestre de 2019, y en dicha tabla se observa que León es la provincia que presenta un mayor número de personas trabajando (174,5), seguida por Burgos (151,6). La provincia con menor número de ocupados corresponde a Soria (39,5), algo lógico al ser la provincia con menor número de población activa.

En cuanto a la tasa de actividad, todas las provincias se encuentran entre el 49% y 57%, siendo la media del total de Castilla y León del 53,81%. Y en relación a la tasa de paro, la media de Castilla y León se sitúa en el 12,42%, siendo Ávila la provincia que presenta una tasa de paro mayor, con casi 3 puntos porcentuales más, en relación a la provincia que le sigue, que es Zamora. Por el contrario la provincia con menor tasa de paro es Soria (6,89%).

Si lo comparamos con España:

	Castilla y León	España
Tasa Actividad(%)	53,81	57,85
Tasa de paro (%)	12,42	15,25
Ocupados (miles de personas)	964,6	19.471,1

Fuente: INE. 1T 2019

Tanto la tasa de actividad como la tasa de paro de Castilla y León son inferiores a la media nacional. El número de ocupados de Castilla y León representa aproximadamente el 4,95% del número de ocupados a nivel nacional.

1.3. POBLACIÓN Y TERRITORIO

La población total de Castilla y León a fecha 01-01-18 era de 2.409.164 habitantes (según los datos del I.N.E.). Dicha población reside en los 2.248 municipios de la Comunidad.

La distribución porcentual de la población de Castilla y León por provincia y tamaño de los municipios es la siguiente:

2018							
Provincia	Total	0 - 1.000 hab.	De 1.001 a 2.000	De 2.001 a 5.000	De 5.001 a 10.000	De 10.001 a 20.000	Más de 20.000 hab.
Ávila	158.498	28,22	6,72	16,28	12,41	0,00	36,38
Burgos	357.070	17,36	6,71	4,12	3,50	0,00	68,31
León	463.746	13,90	9,20	11,89	8,77	8,63	47,62
Palencia	162.035	20,16	6,51	8,84	15,96	0,00	48,53
Salamanca	331.473	23,14	5,57	4,38	11,34	12,13	43,44
Segovia	153.342	25,59	10,07	11,58	19,06	0,00	33,70
Soria	88.600	23,09	4,88	21,65	6,24	0,00	44,14
Valladolid	519.851	7,32	3,85	7,72	11,53	3,78	65,81
Zamora	174.549	37,82	9,69	1,67	5,04	10,37	35,42
Total	2.409.164	18,44	6,77	8,49	9,95	4,90	51,46

Fuente: INE

Hay que destacar que el 18,44 % de población de Castilla y León residen en municipios de menos de 1.000 habitantes. En todas las provincias, excepto en Valladolid, el porcentaje de población en municipios de hasta 1.000 habitantes es superior a la del resto de municipios con poblaciones superiores. En Valladolid el porcentaje de población mayor se encuentra en municipios de 5.001 a 10.000 habitantes.

Según los datos del I.N.E. a fecha 1-1-2018 la población residente en España asciende a 46.722.980 habitantes, por lo que la población de Castilla y León representa el 5,16% del total de población de España.

1.4. DENSIDAD DE POBLACIÓN

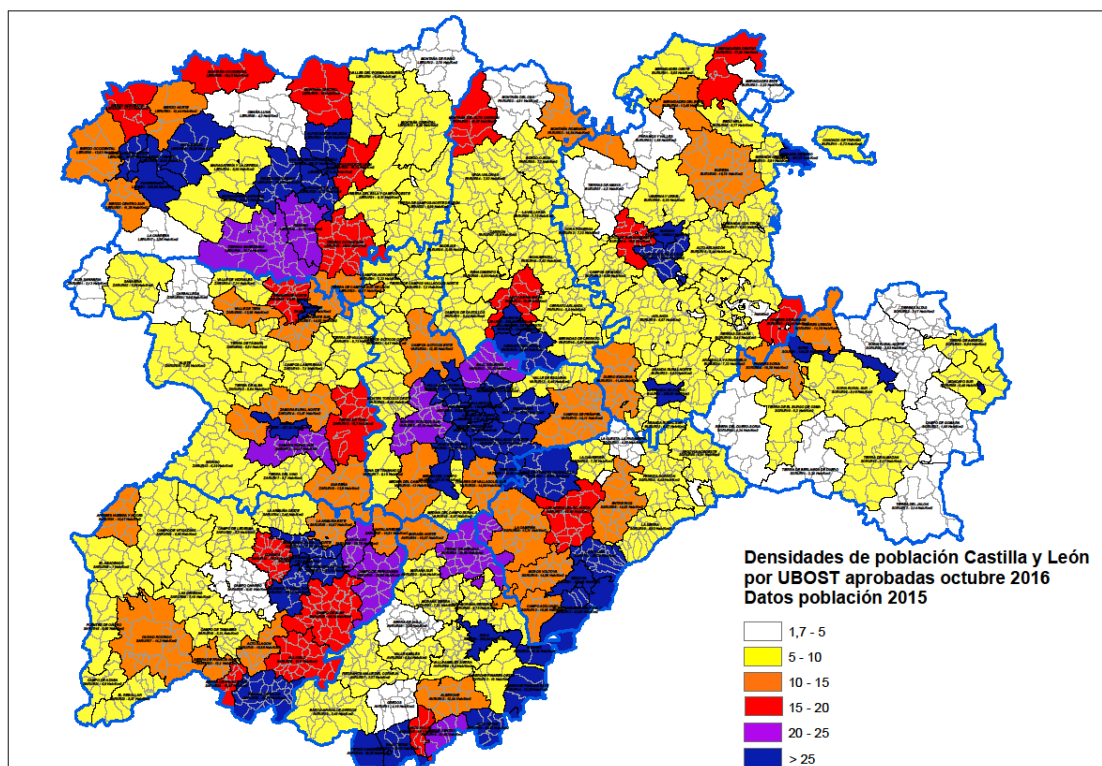
Castilla y León es la sexta Comunidad Autónoma más poblada de España (sólo superada por Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia y Comunidad de Madrid), pero la más extensa de todas, lo que conlleva que tenga una densidad de población muy baja y muy dispersa, lo que dificulta la prestación del transporte.

Se recoge en la siguiente tabla todas las poblaciones de las diferentes comunidades y ciudades autónomas:

	Total
	2018
Andalucía	8.384.408
Aragón	1.308.728
Asturias, Principado de	1.028.244
Baleares, Illes	1.128.908
Canarias	2.127.685
Cantabria	580.229
Castilla y León	2.409.164
Castilla - La Mancha	2.026.807
Cataluña	7.600.065
Comunitat Valenciana	4.963.703
Extremadura	1.072.863
Galicia	2.701.743
Madrid, Comunidad de	6.578.079
Murcia, Región de	1.478.509
Navarra, Comunidad Foral de	647.554
País Vasco	2.199.088
Rioja, La	315.675
Ceuta	85.144
Melilla	86.384
Total	46.722.980

Fuente: INE.

En el siguiente Mapa se representan las densidades de población de la Comunidad Autónoma con los datos de población de 2015. En dicho Mapa se observa claramente la baja densidad de población que abarca gran parte del territorio de Castilla y León. Las únicas zonas con mayor densidad de población, (mayor de 25 habitantes por km²) se encuentran en las capitales de provincia y algunas localidades importantes.



La densidad demográfica de la Comunidad Autónoma es en la actualidad de 25,57 habitantes por km², lo que hace que sea una de las regiones de la Unión Europea (116 habitantes por km²) con menor densidad de población y la tercera más baja de España, que posee una media de 92 habitantes por km².

La distribución de la densidad de población por provincia en el último año, se recoge en la siguiente tabla, así como el número de municipios que componen cada una de las provincias:

Provincia	Superficie (km ²)	Nº de municipios	Población a 01/01/2018	Densidad de población (hab./km ²)
Ávila	8.050	248	158.498	19,69
Burgos	14.291	371	357.070	24,99
León	15.578	211	463.746	29,77
Palencia	8.053	191	162.035	20,12
Salamanca	12.350	362	331.473	26,84
Segovia	6.923	209	153.342	22,15
Soria	10.307	183	88.600	8,60
Valladolid	8.111	225	519.851	64,10
Zamora	10.561	248	174.549	16,53
Castilla y León	94.224	2.248	2.409.164	25,57

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE. Año 2018

Según se observa en la tabla, Soria es la provincia con menor densidad de población (8,60 hab./km²), teniendo la población más baja de todas las provincias, con una diferencia de casi la mitad con respecto a la provincia inmediatamente superior en población, y siendo la quinta provincia más extensa de toda la Comunidad. Por otra parte es la provincia con menor número de municipios (183).

Por el contrario, Valladolid es la provincia que presenta una mayor densidad de población (64,10 hab./km²), siendo la provincia más poblada de Castilla y León y la séptima más extensa.

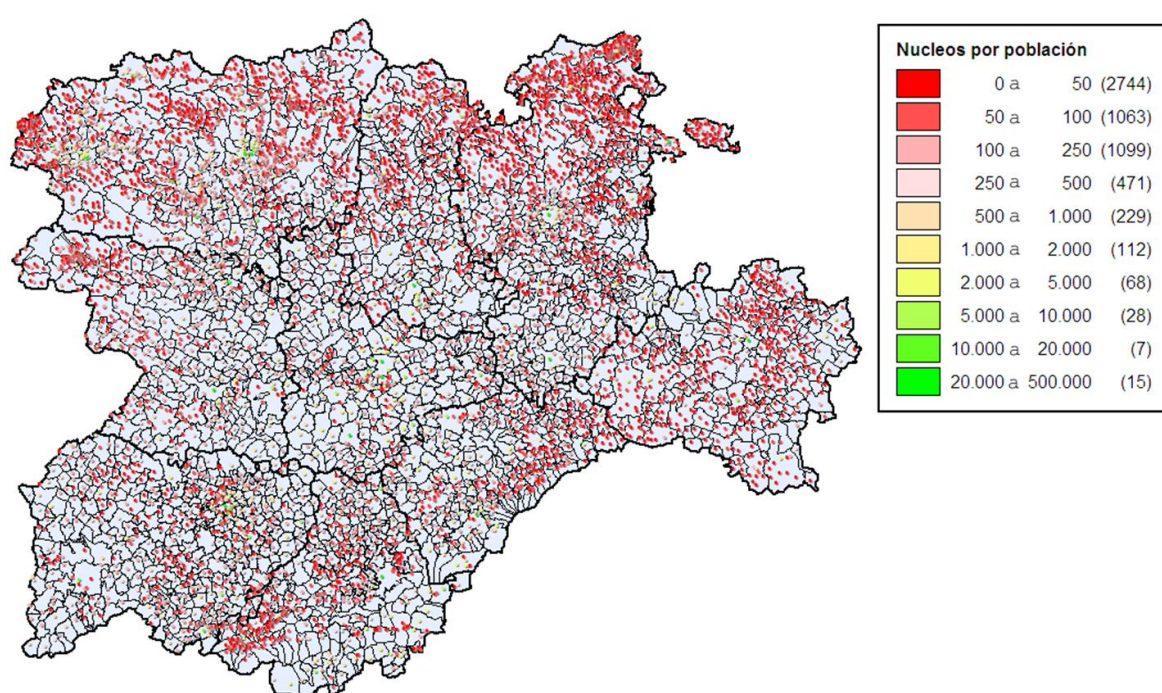
Los municipios de Castilla y León representan casi el 28% de los municipios de España, que cuenta en 2018 con 8.124 municipios.

Las provincias de Burgos y Salamanca son las que presentan mayor número de municipios (371 y 362 respectivamente), siendo Palencia y Soria las de menor número (191 y 183 respectivamente).

La población se asienta en un total de 2.248 municipios distribuidos a lo largo de toda la geografía; la ganadería, agricultura, minería y riqueza forestal han determinado la ubicación de estos municipios. Estos municipios agrupan a 5.836 núcleos de población.

Hay que resaltar que el 47% de los núcleos de población tienen menos de 50 habitantes, incrementándose al 65% los núcleos de población con menos de 100 habitantes. Los núcleos de población con menos de 250 habitantes representan un 84% de del total de los núcleos de población.

En resumen la mayoría de los núcleos de población de Castilla y León tienen una escasa población, la cual está muy diseminada dada la gran superficie que ocupa la Comunidad Autónoma.



Existe por tanto, una gran dispersión de la población en la Comunidad de Castilla y León, el 80% de la población vive en el 12% de los municipios.

De los 2.248 municipios de los que cuenta la Comunidad de Castilla y León sólo 58 de ellos, tienen más de 5.000 habitantes y 262 más de 1.000 habitantes. Si comparamos Castilla y León con España observamos la gran diferencia existente, mientras que en España existen 1.036 municipios con menos de 101 habitantes, en Castilla y León son 625 municipios. La diferencia aumenta al comparar los municipios menores de 500 habitantes, 2.750 municipios de España por los 1.747 municipios de Castilla y León.



Las distintas revoluciones industriales y el consiguiente desarrollo urbano motivaron el progresivo crecimiento de las ciudades, lo que en el siglo XXI ha supuesto que el 56% de la población sea urbana.

Parte de la población que se dedicaban mayoritariamente a la agricultura y a la ganadería fueron abandonando paulatinamente las zonas rurales, dirigiéndose hacia las zonas urbanas, mucho más prósperas, por lo que las capitales de provincia sufrieron un leve aumento demográfico debido a un proceso de urbanización, pese a ello la Comunidad Autónoma continua sufriendo una gran despoblación.

También se está observando un aumento de la población de las áreas metropolitanas alrededor de ciudades como Valladolid, Burgos o León. Debido a ese fenómeno, localidades como Laguna de Duero (Valladolid) o San Andrés del Rabanedo (León), han visto aumentar su población rápidamente en pocos años. El área metropolitana de la ciudad de Valladolid es, con diferencia, la más grande de la Comunidad Autónoma.

Sin embargo, en términos absolutos la Comunidad Autónoma está perdiendo población y envejeciéndose.

El incremento de la esperanza de vida, debido a la mejora en la calidad de vida y a los avances de la medicina, unido a la baja tasa de natalidad está originando un crecimiento acelerado en el porcentaje de personas mayores, que tiene como consecuencia un aumento del envejecimiento de la población.

El envejecimiento de la población influye en las necesidades de movilidad de los ciudadanos, ya que dichas necesidades son diferentes en cuanto al motivo del viaje y a las características del mismo (frecuencia).

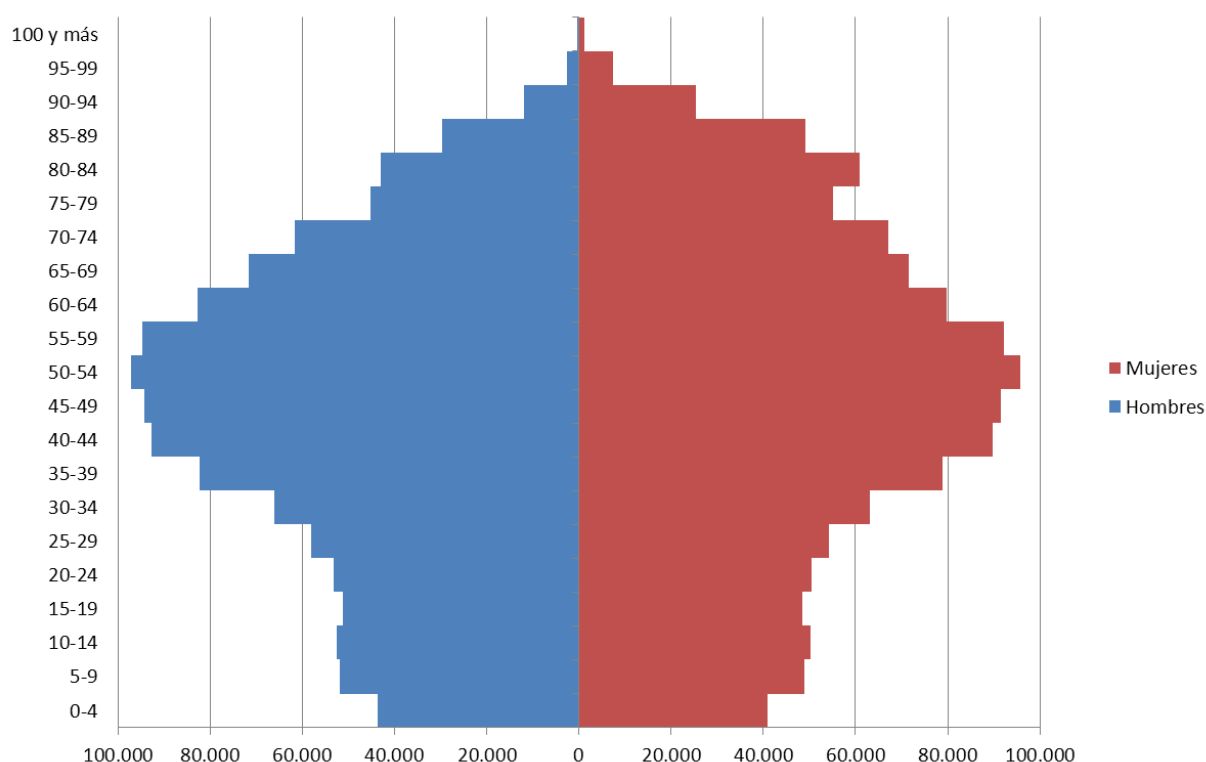
Si se analiza la población de la Comunidad Autónoma por grupo de edad y provincia, durante el año 2018, se observa que a nivel de Castilla y León el grupo de edad mayoritario es el de 50 a 54 años.

Población por Grupo de edad y Provincia										
Año 2018										
Grupo de Edad	Ávila	Burgos	León	Palencia	Salamanca	Segovia	Soria	Valladolid	Zamora	Total Castilla y León
0 - 4	5.420	13.786	14.473	5.667	10.926	5.901	3.191	20.521	4.691	84.576
5 - 9	6.657	16.497	17.121	6.124	13.320	7.114	3.750	24.588	5.683	100.854
10 - 14	6.914	16.055	17.896	6.444	14.099	7.231	3.847	24.402	6.032	102.920
15 - 19	6.865	15.489	17.766	6.406	13.616	7.092	3.981	22.103	6.332	99.650
20 - 24	7.235	15.464	18.608	7.095	14.676	7.606	4.067	21.894	7.074	103.719
25 - 29	7.565	16.833	21.128	7.676	15.926	7.841	4.174	23.347	7.896	112.386
30 - 34	8.323	19.533	25.160	8.946	17.606	8.335	4.770	27.866	8.725	129.264
35 - 39	9.958	24.095	30.932	10.830	21.230	10.196	5.635	37.733	10.655	161.264
40 - 44	11.511	28.241	33.861	11.372	23.477	11.679	6.286	44.351	11.691	182.469
45 - 49	11.778	27.982	35.269	11.952	25.284	11.960	6.624	42.643	12.335	185.827
50 - 54	12.541	28.187	37.411	13.322	26.628	12.748	7.237	40.930	13.870	192.874
55 - 59	12.546	27.335	37.430	13.492	25.580	11.620	6.860	38.126	13.957	186.946
60 - 64	10.342	24.016	32.715	12.262	21.825	9.481	5.495	34.163	12.277	162.576
65 - 69	9.184	20.810	28.079	10.139	19.462	7.831	4.776	31.698	11.357	143.336
70 - 74	8.402	18.172	25.187	8.538	18.403	6.967	4.466	28.039	10.506	128.680
75 - 79	6.917	13.524	20.317	6.342	14.847	5.609	3.677	20.102	9.043	100.378
80 - 84	7.286	13.522	22.960	6.670	15.370	6.263	4.086	17.608	10.192	103.957
85-89	5.544	10.749	17.250	5.381	11.621	4.850	3.373	12.270	7.581	78.619
90-94	2.665	5.141	7.845	2.620	5.697	2.292	1.719	5.741	3.597	37.317
95-99	738	1.441	1.995	668	1.603	636	478	1.516	913	9.988
100 y más	107	198	343	89	277	90	108	210	142	1.564
Total	158.498	357.070	463.746	162.035	331.473	153.342	88.600	519.851	174.549	2.409.164

Fuente: INE

Y desglosado por provincias, en Salamanca, Segovia y Soria el grupo de edad con mayor población está en la franja de 50 a 54 años; en Ávila, León, Palencia y Zamora la franja de edad es superior (55 a 59 años). Y por último en Burgos y Valladolid, baja la franja de edad con mayor población a los 40-44 años.

En Castilla y León más del 55% de la población tiene más de 45 años, lo que sumado a la baja natalidad conlleva un envejecimiento gradual de la población, representado en la siguiente pirámide de población:



Fuente: INE. Año 2018

La población constituye la base de la demanda potencial del transporte y hay que tener en cuenta la caracterización de dicha población, distribución por edades, género... ya que tanto la edad como el género influye en el tipo de viajes que se van a demandar (sanitarios, escolares...).

El producto interior bruto (PIB) a precios de mercado en Castilla y León en los últimos años ha sido:

PRODUCTO INTERIOR BRUTO A PRECIOS DE MERCADO										
Año	Ávila	Burgos	León	Palencia	Salamanca	Segovia	Soria	Valladolid	Zamora	Castilla y León
2010	3.163.699	9.676.254	10.126.289	4.114.645	6.729.162	3.505.237	2.209.965	12.506.997	3.525.887	55.558.135
2011	3.148.443	9.724.082	9.930.722	4.131.296	6.691.185	3.422.022	2.200.410	12.262.824	3.565.423	55.076.407
2012	3.084.564	9.583.139	9.664.302	3.902.586	6.474.149	3.262.369	2.081.089	11.847.462	3.546.070	53.445.730
2013	2.971.260	9.184.424	9.272.567	3.836.394	6.262.586	3.172.998	2.087.466	11.685.742	3.377.642	51.851.079
2014	2.954.723	9.108.707	9.221.267	3.797.543	6.298.624	3.208.594	2.118.483	11.858.013	3.320.700	51.886.654
2015	2.992.230	9.339.125	9.451.165	3.988.970	6.561.358	3.325.890	2.179.090	12.284.713	3.412.052	53.534.593
2016 (P)	3.019.331	9.750.326	9.495.036	4.280.587	6.904.535	3.351.398	2.212.614	12.740.404	3.457.551	55.211.782
2017 (A)	56.819.650									56.819.650
2018 (E)	58.816.818									58.816.818

En miles de euros

(P) Estimación provisional

(A) Estimación avance

(E) Primera estimación

Fuente: INE

Se observa que el valor del producto interior bruto a precios de mercado en Castilla y León del último año del que se disponen datos, es el más alto desde el año 2010. Siendo Valladolid, seguida de León y Burgos la que presenta valores más altos del PIB a precios de mercado.

Si comparamos estos datos de Castilla y León con los datos a nivel nacional nos encontramos con que la Comunidad de Castilla y León no ha mantenido una evolución similar a lo largo de los años, el porcentaje de Castilla y León respecto al total nacional ha ido disminuyendo desde 2010:

Año	Castilla y León	Total nacional	% Castilla y León
2010	55.558.135	1.080.935.000	5,14
2011	55.076.407	1.070.449.000	5,15
2012	53.445.730	1.039.815.000	5,14
2013	51.851.079	1.025.693.000	5,06
2014	51.886.654	1.037.820.000	5,00
2015	53.534.593	1.081.165.000	4,95
2016 (P)	55.211.782	1.118.743.000	4,94
2017 (A)	56.819.650	1.166.319.000	4,87
2018 (E)	58.816.818	1.208.248.000	4,87

En miles de euros
(P) Estimación provisional
(A) Estimación avance
(E) Primera estimación
Fuente: INE

Teniendo en cuenta la evolución demográfica de Castilla y León en los últimos años obtenemos el producto interior bruto por habitante (€). Se observa que en los últimos años existen valores muy próximos a los del total nacional con porcentajes cercanos, en todos los años, al 94% del conjunto de España.

Año	Castilla y León	Total nacional	% Castilla y León
2010	21.707	22.988	94,42
2011	21.527	22.684	94,90
2012	20.991	22.000	95,42
2013	20.577	21.763	94,55
2014	20.798	22.189	93,73
2015	21.656	23.189	93,39
2016	22.558	24.030	93,88
2017	23.423	25.043	93,53
2018	24.414	25.860	94,41

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

En definitiva, Castilla y León es una Comunidad Autónoma extensa territorialmente, variada, y con una población envejecida y muy dispersa, que presenta muchas dificultades para atender su acceso a los servicios básicos.

Todos estos datos evidencian la necesidad de utilizar más recursos operativos y económicos que otras Comunidades Autónomas, y apuntan inequívocamente a las dificultades de gestión de un transporte público por carretera, que por estrictas y fundadas razones de interés público, , tiene una relevancia de primer orden derivado de la necesidad de vertebrar la amplitud de su extensión territorial, que se caracteriza por esa baja densidad de población, su amplia dispersión geográfica y su dependencia del transporte público.

2. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Garantizar el acceso a los servicios públicos (entre los que se encuentra el transporte de viajeros) en todo el territorio de Castilla y León es una tarea compleja, dadas las características territoriales y sociodemográficas de esta Comunidad Autónoma. Una herramienta eficaz para enfrentar este reto es la ordenación del territorio, algo que a su vez condiciona la forma de prestación del transporte.

El artículo 70.1.6º del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, establece como competencia exclusiva de la Comunidad de Castilla y León la “Ordenación del Territorio”. El artículo 70.1.2º determina como competencia exclusiva de la Comunidad “la estructura y organización de la Administración de la Comunidad”, y los artículos 70.1.4º y 71.1.1º, prevén la competencia exclusiva y de desarrollo normativo y ejecución en la organización territorial de la Comunidad, relaciones entre las instituciones de la Comunidad y los entes locales creados por la Comunidad, así como en materia de régimen local, respectivamente.

En el entorno de los municipios con mayor población se producen unas sinergias que no se dan en las demás zonas de la Comunidad, entorno homogéneo en el que es necesario lograr la polarización entre los núcleos de población urbanos y sus alfores, permitiendo su complementariedad.

Por ello la Ley 7/2013 de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León creó las “Áreas Funcionales Estables”, espacios geográficos de carácter estable y permanente en el tiempo adecuados para constituir unidades homogéneas con potencialidades y recursos susceptibles de una utilización común, para la aplicación de los instrumentos y herramientas de ordenación territorial de escala intermedia, y para servir de base territorial óptima que propicie un especial ámbito de cooperación entre los municipios afectados mediante la posible creación de mancomunidades de interés general

urbanas¹, que no constituyan nuevas estructuras político-administrativas más allá de las actualmente existentes.

Las Áreas funcionales estables se recogen actualmente en el artículo 8 de la citada Ley, donde se establece que:

“Artículo 8 Las áreas funcionales estables

1. El área funcional estable es aquella integrada por la unidad básica de ordenación y servicios del territorio urbana y los municipios de su entorno o alfoz con los que mantiene relaciones funcionales que precisan una planificación conjunta.

2. El área funcional estable quedará constituida por cada una de las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio urbanas y sus municipios colindantes inmediatos, así como por los colindantes de estos últimos siempre que estén a una distancia aproximada de 15 Kilómetros del municipio de mayor población.

A estos efectos el criterio para la delimitación del área funcional estable vendrá determinado por la distancia en línea recta entre los municipios, tomando como referencia la sede del ayuntamiento de su capital conforme a la cartografía oficial ofrecida por el Centro de Información Territorial de Castilla y León u órgano que le sustituya.

En la determinación de la colindancia de los municipios no se tendrán en cuenta los posibles enclaves territoriales de un municipio situados dentro del término municipal de otro. De igual forma, tampoco se considerarán, existiendo un término municipal discontinuo, aquellos territorios en los que no esté la capitalidad del municipio.

En el supuesto previsto en el apartado 2 del artículo 5, el procedimiento para la declaración del área funcional estable podrá iniciarse de oficio por la Administración de la Comunidad de Castilla y León o a solicitud de los municipios interesados. En el segundo caso, dicha solicitud deberá ir acompañada de la manifestación favorable

¹ Decreto 30/2015, de 30 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Organización y Funcionamiento de las Mancomunidades de Interés General.

del municipio de mayor población y como mínimo de un tercio del resto de municipios que cumplan los criterios previstos en el artículo 8.2, o bien del municipio de mayor población y de un número de estos municipios que representen un tercio de la población del área excluido el municipio de mayor población

3. Cuando existan dos o más unidades básicas de ordenación y servicios del territorio urbanas colindantes, todas ellas se integran en una única área funcional estable, bajo la denominación de aquella que sea la capital de provincia o tenga mayor población.

Para la delimitación en el supuesto previsto en el párrafo anterior, las unidades básicas de ordenación y servicios del territorio urbanas de menor población constituirán la primera línea de colindancia de la unidad básica de ordenación y servicios del territorio urbano de mayor población.

4. Las áreas funcionales estables, con audiencia de los municipios afectados y del pleno de la diputación provincial correspondiente, y previo informe del Consejo de Cooperación Local, serán declaradas mediante una norma con fuerza de ley, que precisará el apoyo de dos tercios de las Cortes de Castilla y León.

La norma con fuerza de ley se ajustará a los criterios establecidos en este artículo y será previa a la elaboración del correspondiente instrumento de ordenación del territorio de ámbito subregional.

5. Si se produjera una fusión de municipios y uno de ellos no estuviera incluido en el área funcional estable, la modificación del área se declarará, a propuesta de la consejería competente en materia de administración local, mediante decreto de la Junta de Castilla y León, previa la audiencia y el informe previsto en el párrafo primero del apartado anterior.

Igualmente, este procedimiento se aplicará a aquellos supuestos en los que por razones geográficas singulares, históricas, económicas, medioambientales o de cualquier otra índole, sea preciso incorporar al área funcional estable un municipio no encuadrado en el apartado 2 de este artículo.”

Posteriormente, la Ley 9/2014, de 27 de noviembre, y la Ley 5/2018, de 2 de julio, además de modificar en algunos aspectos la Ley 7/2013, de 27 de diciembre, declararon las áreas funcionales estables de Castilla y León.

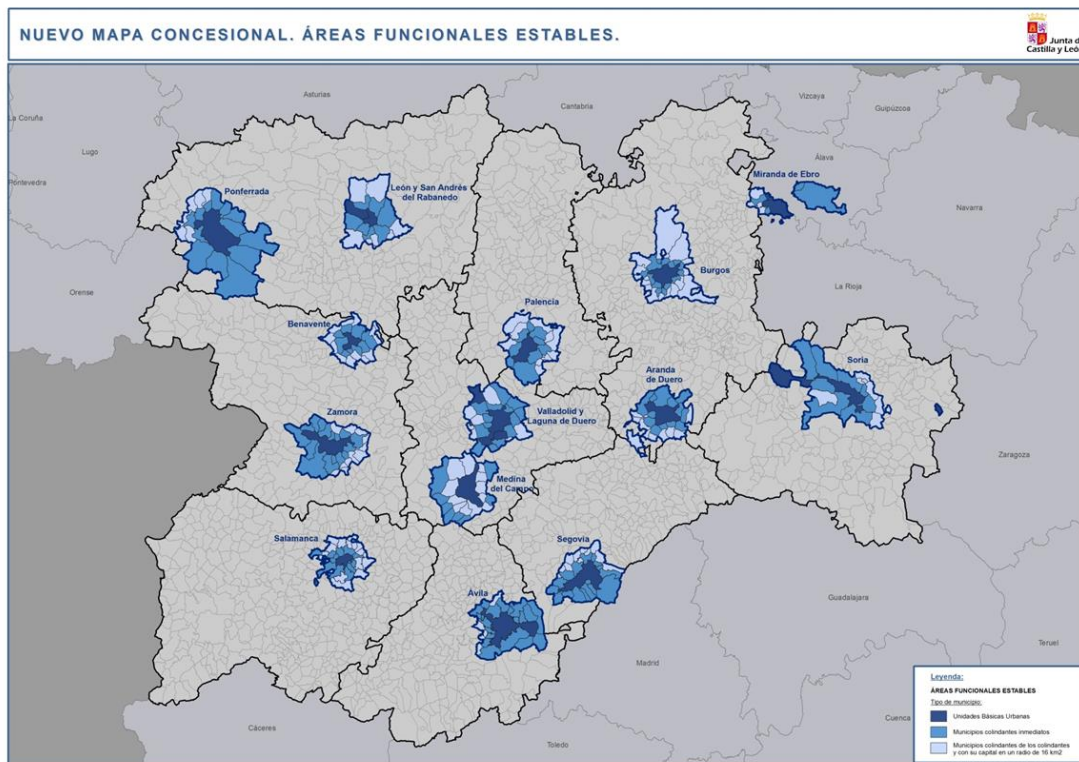
Las áreas funcionales estables en Castilla y León son 14 (cada una de ellas integrada por una unidad básica de ordenación urbana y sus municipios colindantes inmediatos y los colindantes de éstos últimos siempre que estén a una distancia aproximada de 15 Kilómetros del municipio de mayor población).

Existen 3 áreas funcionales estables en la provincia de Burgos, 2 áreas funcionales estables en la provincia de León, 2 en la provincia de Valladolid, 2 en Zamora y 1 área funcional estable en cada una de las restantes provincias (Ávila, Palencia, Salamanca, Segovia y Soria).

En la siguiente tabla se recogen las Áreas Funcionales Estables:

ÁREAS FUNCIONALES ESTABLES	PROVINCIA
Ávila	Ávila
Aranda de Duero Burgos Miranda de Ebro	Burgos
León Ponferrada	León
Palencia	Palencia
Salamanca	Salamanca
Segovia	Segovia
Soria	Soria
Medina del Campo Valladolid	Valladolid
Benavente Zamora	Zamora

En el siguiente Mapa se recogen las Áreas Funcionales Estables de Castilla y León:



Con la entrada en vigor, en julio de 2019, de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, se distinguen, los siguientes ámbitos de actuación territorial a los efectos de la aplicación al modelo de ordenación del territorio de Castilla y León, los principios de planificación y coordinación:

“Artículo 49.-Ámbitos de actuación:

- a) *Áreas funcionales estables: caracterizadas por la alta concentración poblacional y de actividad económica, donde concurre un interés supralocal que exige la coordinación del transporte público, tanto en su carácter urbano como interurbano, como de los diferentes modos entre sí, y todo ello con independencia de la Administración competente sobre los mismos.*
- b) *Unidades básicas de ordenación y servicios del territorio rurales: caracterizadas por la dispersión y baja densidad de poblacional, donde concurre un interés de la Administración por fijar población mediante la garantía de la movilidad de las personas que residen en estas zonas, posibilitando su acceso a los servicios básicos y la interconexión o*

transbordo con los servicios de transporte que accedan a capitales de provincia o a centros urbanos de mayor entidad.

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

Así mismo, según el apartado primero de la Disposición transitoria tercera de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre:

“1. Las referencias efectuadas por la presente ley a las unidades básicas de ordenación y servicios, tanto rurales como urbanas, como base territorial para la planificación y programación de la red de transporte público de viajeros por carretera titularidad de la Administración Autonómica, no serán de aplicación hasta que no se produzca la aprobación del Mapa de unidades básicas de ordenación y servicios del territorio, en los términos establecidos por la Ley de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León. En cualquier caso, estas referencias deberán interpretarse de conformidad con la ordenación territorial que rija en cada momento y atendiendo a la especificidad de la realidad territorial de la Comunidad de Castilla y León”

Por último, hay que tener en cuenta que se está tramitando una modificación de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio. En ella, desaparece el concepto de “*unidades básicas de ordenación del territorio*” y se modifica la actual configuración de las actuales Áreas Funcionales Estables, de manera que se prevé la existencia de “*Áreas Funcionales*” y éstas pueden ser urbanas o rurales.

El texto normativo prevé el “*área funcional urbana*” con las siguientes características:

- se constituye en la referencia espacial para la ordenación territorial en el ámbito urbano y periurbano.
- quedará delimitada por cada uno de los términos municipales con una población mayor de 20.000 habitantes y los términos municipales de su entorno o alfoz

colindantes inmediatos, así como por los colindantes de estos últimos siempre que estén a una distancia aproximada de 15 kilómetros. A estos efectos, el criterio para la delimitación del área funcional urbana vendrá determinado por la distancia en línea recta entre las sedes de los ayuntamientos, tomando como referencia la sede del ayuntamiento que radique en el núcleo de mayor población, conforme a la cartografía oficial ofrecida por el Centro de Información Territorial de Castilla y León u órgano que le sustituya. En la determinación de la colindancia de los términos municipales no se tendrán en cuenta los posibles enclaves territoriales situados dentro de un término municipal. De igual forma, tampoco se considerarán, existiendo un término municipal discontinuo, aquellos territorios en los que no esté la capitalidad del municipio.

- cuando existan dos o más términos municipales colindantes con una población mayor de 20.000 habitantes, todos ellos se integrarán en una única área funcional urbana, bajo la denominación de aquel donde radique la capital de provincia. En este caso, para la delimitación del área funcional urbana, el término municipal con una población mayor de 20.000 habitantes donde no radique la capitalidad de la provincia constituirá la primera línea de colindancia.
- podrá constituirse por aquellos términos municipales con una población mayor de 15.000 habitantes, junto con los de su entorno o alfoz, cuando disten más de 50 kilómetros de un término municipal con más de 20.000 habitantes.
- Se declararán mediante Ley a través del procedimiento que prevé la propia norma.

Así mismo, en la norma se aclara que todas las referencias de la legislación vigente de Castilla y León a la unidad básica de ordenación y servicios del territorio, se entenderá hecha al “*área funcional*”; y las referencias a la unidad básica de ordenación y servicios del territorio urbanas y al área funcional estable, se entenderán hechas al “*área funcional urbana*”.

3. POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

No hay duda de que la población, con carácter general, se mueve en torno a polos de atracción. Gran parte de la movilidad diaria se concentra en aquéllos núcleos en los que se prestan servicios que satisfacen necesidades básicas a la ciudadanía, tales como: centros sanitarios (hospitales y centros de salud), centros educativos y administrativos, nodos industriales, abastecimiento, etc...

Además, hay que tener en cuenta que la población que acude a muchos de estos servicios básicos, especialmente en el ámbito rural, depende en gran medida del transporte público para poder satisfacer dichas necesidades, pues muchas veces, es el único medio del que disponen para poder moverse.

Por ello, con los servicios de transporte público es necesario atender la movilidad en torno a los polos de atracción que prestan los servicios básicos, de ahí, la gran importancia de que los poderes públicos garanticen la movilidad en estos ámbitos.

Por otro lado, una red de transporte público de viajeros por carretera eficaz depende en gran medida de su facilidad de uso, lo cual requiere la posibilidad de combinación e integración entre medios de transporte (autobús/coche) y entre modos de transporte (carretera/ferroviario/aéreo). Las conexiones intermodales, además de fomentar el uso del transporte público, logrando una mayor rapidez y comodidad en los transbordos entre los diferentes medios y/o modos de transporte, son un elemento decisivo para hacer compatible transporte y sostenibilidad. Ello requiere de espacios de confluencia entre los servicios y/o modos de transporte; por lo que respecta al transporte de viajeros por carretera, el protagonismo le corresponde a las estaciones de transporte de viajeros, y en el caso del transporte ferroviario y aéreo, a las estaciones de ferrocarril y aeropuertos respectivamente.

3.1. CENTROS SANITARIOS

En el contexto socioeconómico actual, la movilidad se configura como una de sus características básicas que obliga a adoptar las medidas necesarias para favorecerla, teniendo en cuenta todas las variables que afectan a la misma, principalmente las características sociales, territoriales, económicas y ambientales de nuestra Comunidad Autónoma.

La mayoría de la población se concentra en los núcleos urbanos más importantes y fundamentalmente en las capitales de provincia, destacando el considerable número de municipios de pequeño tamaño, más que cualquier otra Comunidad Autónoma.

Estas cifras ponen de manifiesto el considerable grado de dispersión, el elevado número de municipios y la escasa población, decreciente y envejecida, como ya se ha señalado anteriormente en el punto relativo al “Marco territorial y demográfico”, de este documento.

Partiendo de estas premisas, la dispersión poblacional tiene efectos directos en el coste de la prestación de servicios públicos, por lo que es necesario garantizar el acceso a servicios básicos como son la sanidad, la educación, la cultura, el turismo y el ocio.

El servicio de transporte debe permitir, por tanto, poder acceder a los servicios médicos de acuerdo con los horarios de consulta, extracciones de sangre y especialidades médicas en los centros de salud de la localidad cabecera de los servicios. En general una gran parte de la población de las zonas rurales tiene más de 65 años, por lo que aumenta su necesidad de acudir a los centros de salud periódicamente, siendo además el sector de población que generalmente carece de vehículo propio.

Dependiendo del número de habitantes, una localidad tiene centro médico o sus habitantes deben de desplazarse a la cabecera de los servicios para poder recibir asistencia sanitaria. La mayor parte de los pueblos que cuentan con el servicio de transporte a la demanda tienen el centro médico en la localidad cabecera de los servicios y dado el envejecimiento de la población del medio rural, las visitas al médico y la realización de pruebas son muy frecuentes.

De esta forma, en zonas en las que el envejecimiento de la población sea más acusado, como es en las rurales, se tienen datos claros de cuáles son los servicios esenciales más importantes y más demandados por la población para así poder reforzarlos en caso de que fuera necesario. Cabe destacar que conforme la edad del usuario avanza, aumentan significativamente los viajes por motivos sanitarios mientras decrecen, aunque en menor medida, los viajes por necesidades comerciales y administrativas, y las salidas por motivos de ocio decrecen hasta ser prácticamente nulas.

La Consejería de Sanidad estableció unas “Zonas Básicas de Salud” que se corresponden con cada zona de Transporte a la Demanda, necesidad básica que se cubriría con estos servicios. El Decreto 32/1998, de 18 de febrero estableció la delimitación territorial de las Zonas Básicas de Salud en la Comunidad de Castilla y León. Desde la publicación de dicho Decreto, se han aprobado once Decretos que han establecido modificaciones² de diferente amplitud, ya sea por la creación de nuevas zonas básicas de salud o por o por nuevas delimitaciones dentro de las zonas existentes.

² Decreto 100/1988 de 19 de mayo de 1988, por el que se introducen modificaciones al Decreto 32/1988 que establece la delimitación territorial de las Zonas Básicas de Salud en el Territorio de la Comunidad de Castilla y León

Decreto 44/1990, de 15 de marzo de 1990, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León.

Decreto 96/1991, de 25 de abril de 1991, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León

Decreto 133/1992, de 16 de julio de 1992, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León

Decreto 86/1993, de 15 de abril de 1993, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León

Decreto 213/1998, de 8 de octubre de 1998, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León

Decreto 220/2000, de 19 de octubre de 2000, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León.

Decreto 246/2001, de 8 de noviembre, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León.-

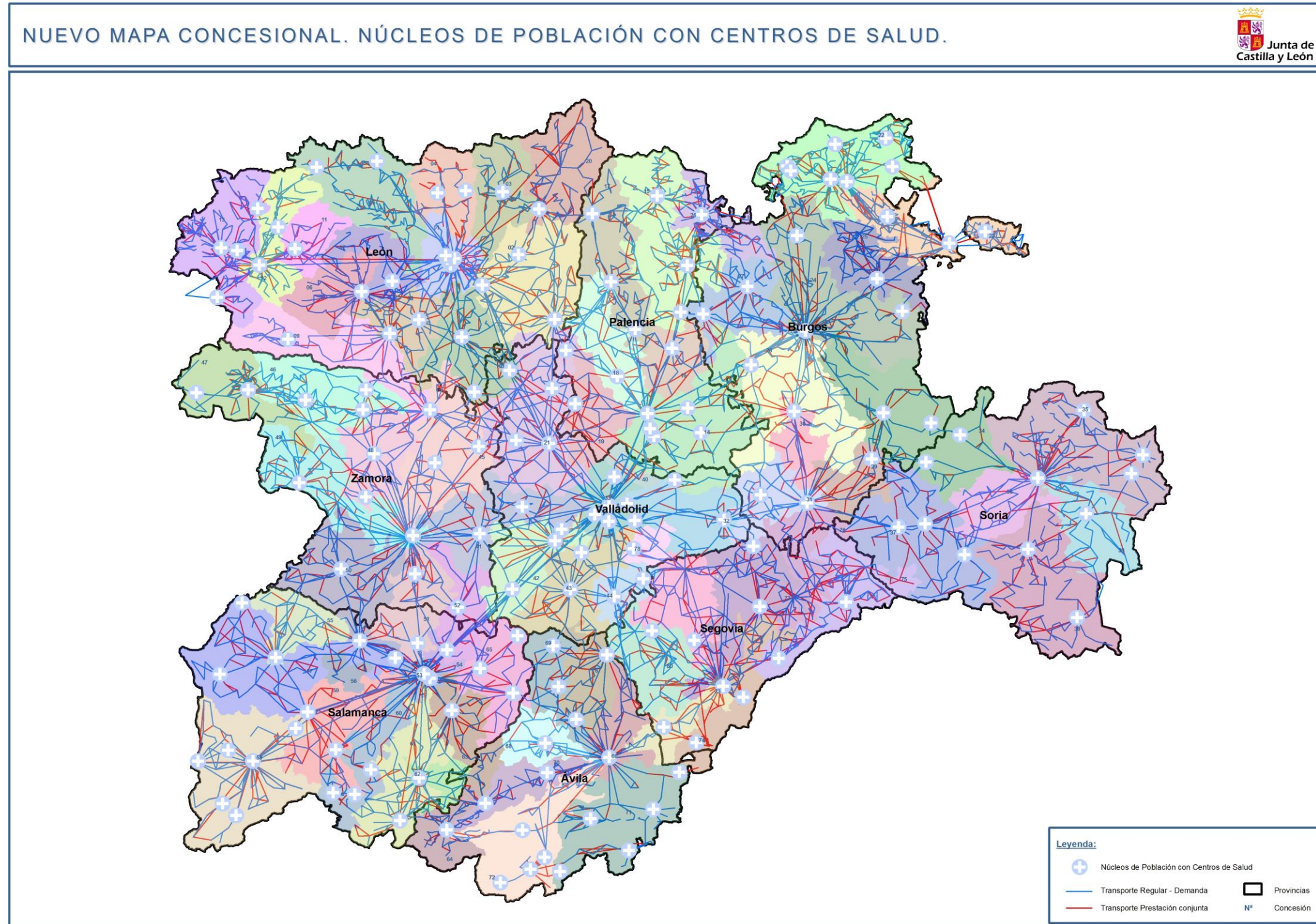
Decreto 120/2004, de 25 de noviembre, por el que se reestructuran determinadas Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León.

Decreto 102/2005, de 22 de diciembre, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León.

Acuerdo 76/2006, de 18 de mayo, de la Junta de Castilla y León, por el que se determinan las localidades de ubicación de los centros de salud de las Zonas Básicas de Salud Pisuerga y Casa la Vega

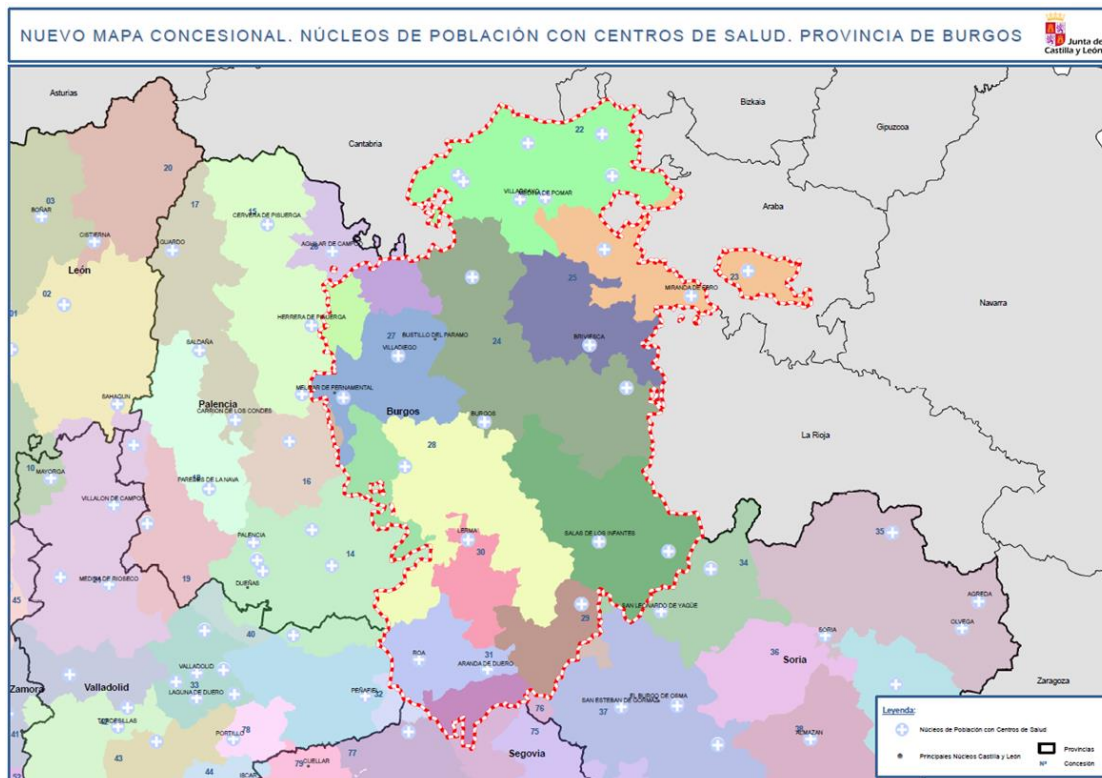
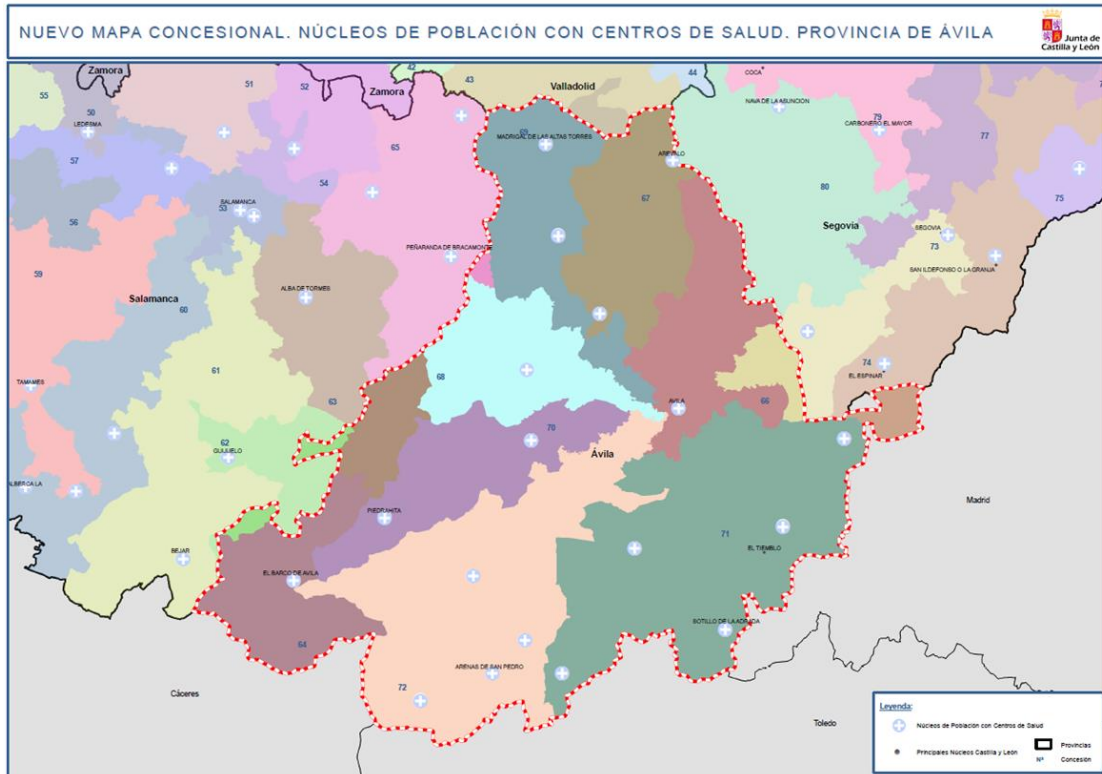
Decreto 94/2006, de 28 de diciembre, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León

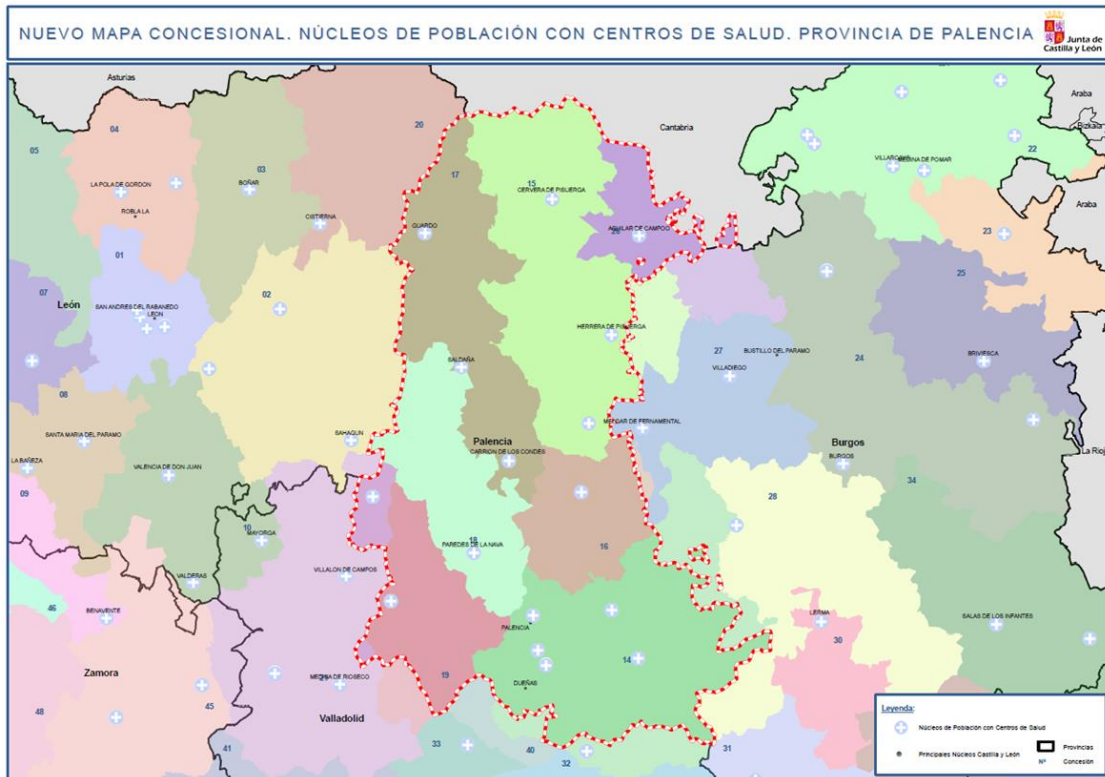
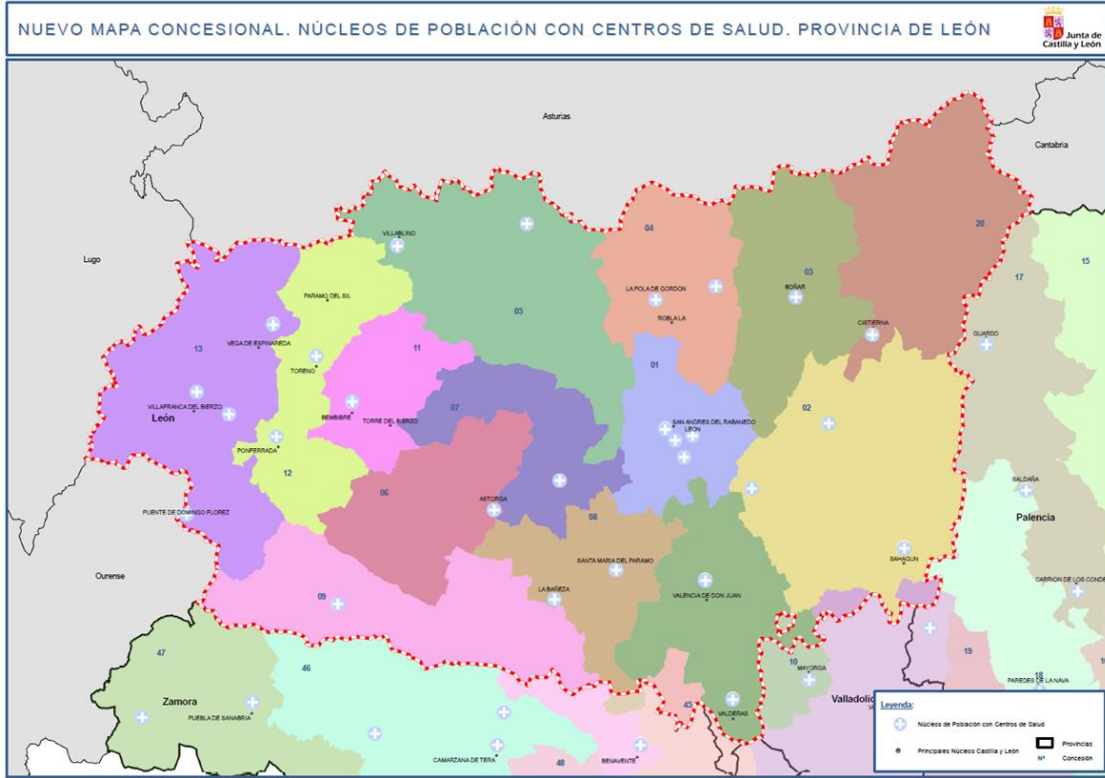
En el siguiente Mapa se recogen los núcleos de población con centros de salud en la Comunidad de Castilla y León:

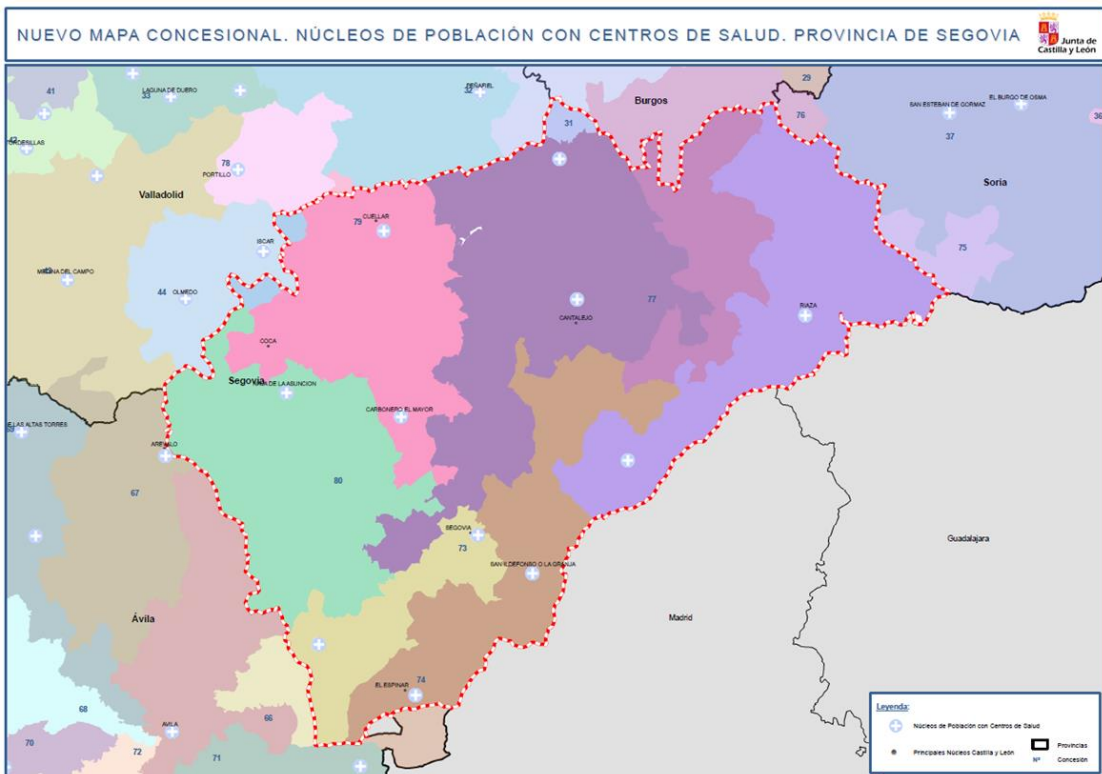


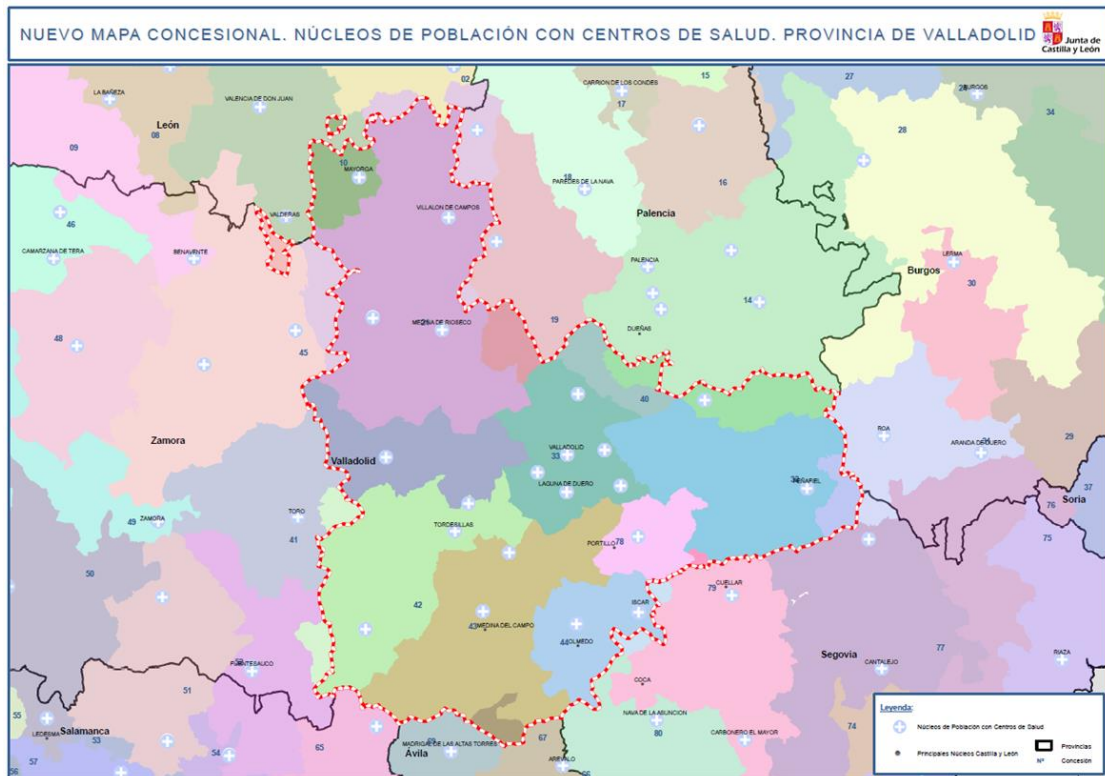
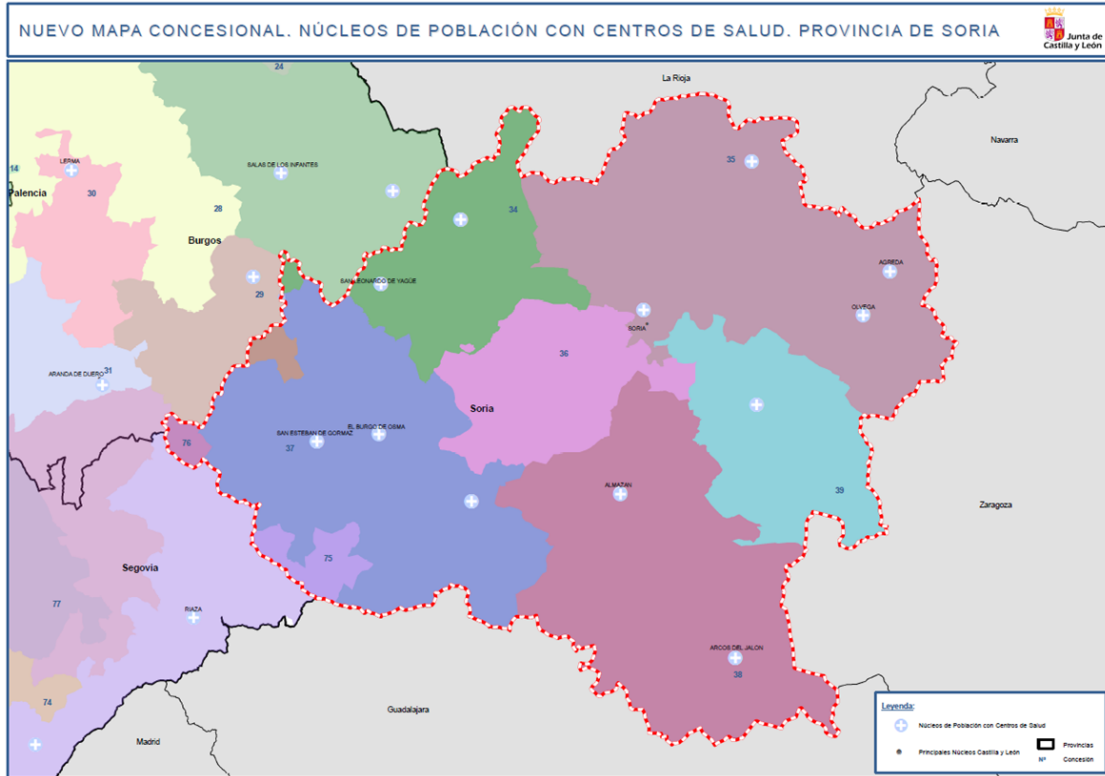
Fuente: Sacyl

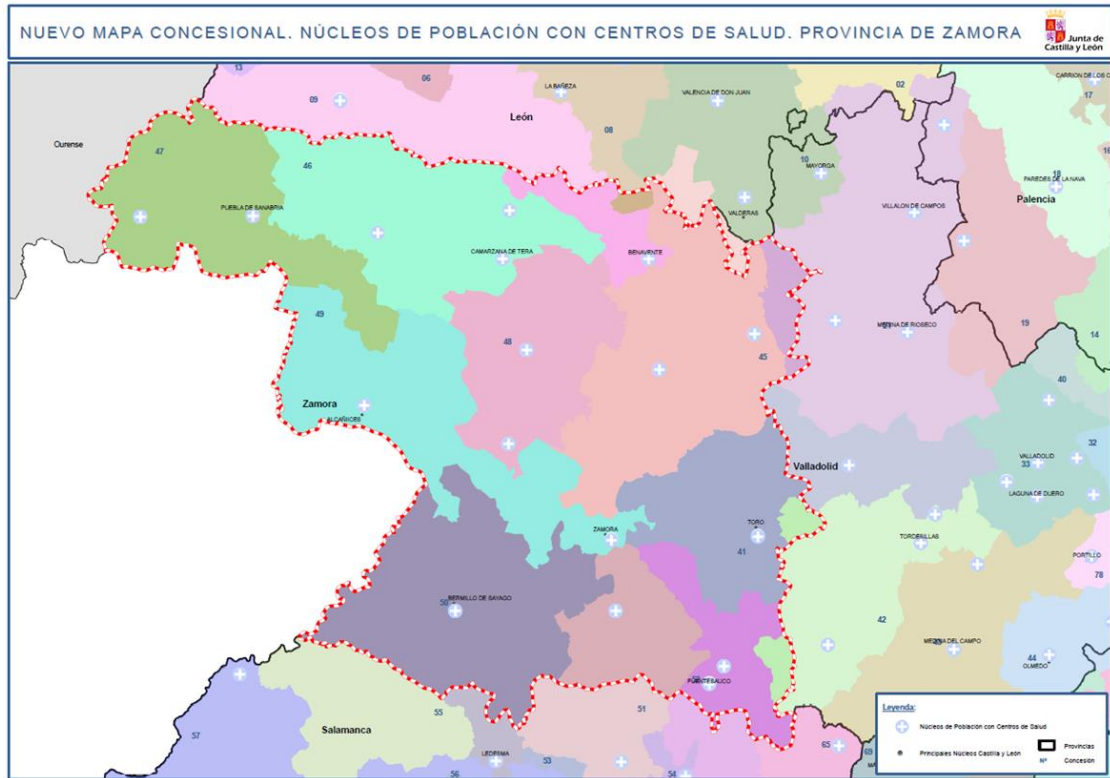
Se presentan a continuación los nueve Mapas de la provincia de Castilla y León, en el que se recogen los núcleos de población con centros de salud:



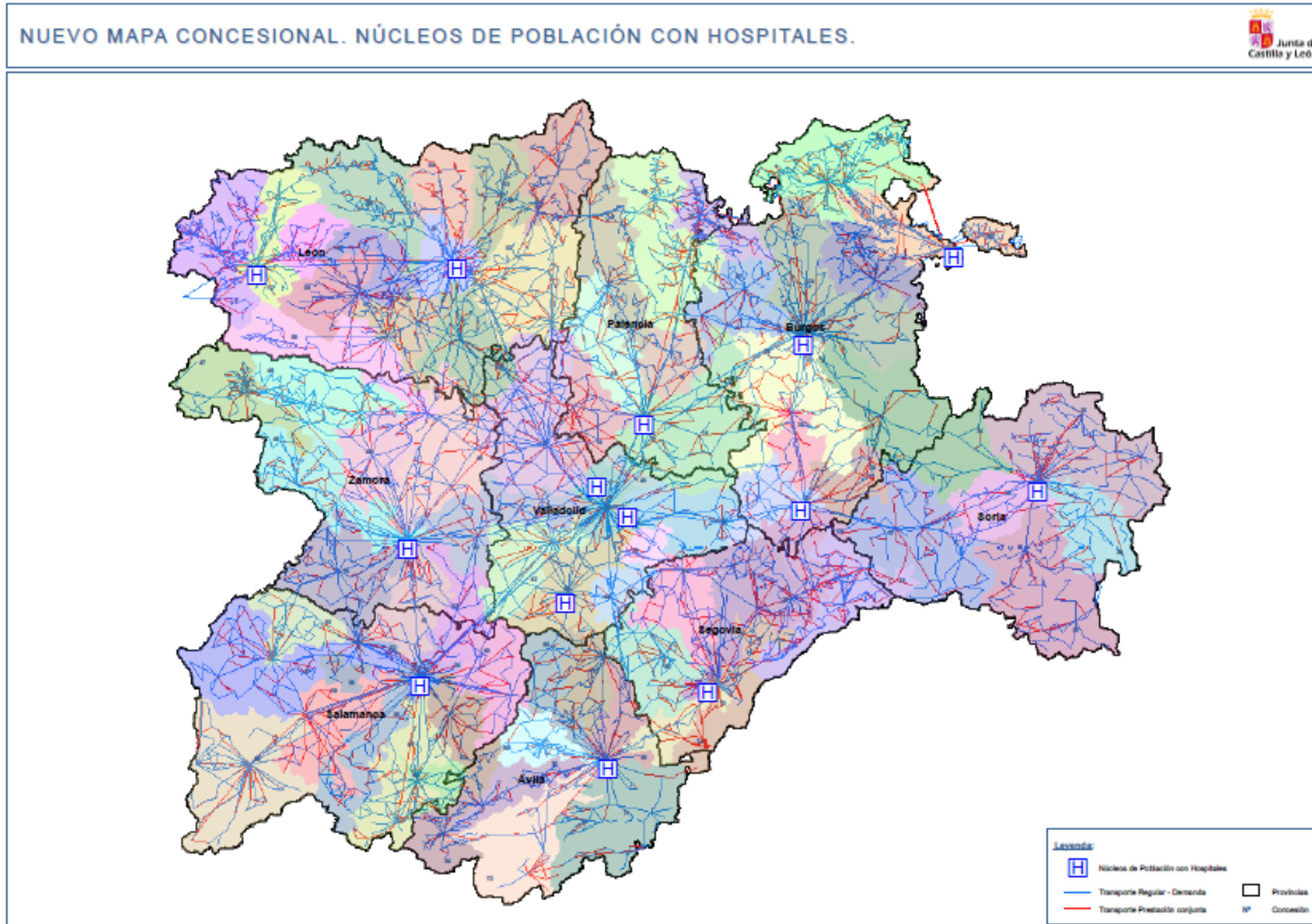








Y en cuanto a centros hospitalarios en Castilla y León:



Fuente: Sacyl

3.2. CENTROS EDUCATIVOS

En el curso 2018-2019 según la Dirección General de Presupuestos y Estadística de la Junta de Castilla y León, de acuerdo a los datos facilitados por la Consejería de Educación, han estado en funcionamiento aproximadamente 2.371 centros de enseñanza no universitaria de Castilla y León (Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Especial y Educación Secundaria Obligatoria). Hay que señalar que el total de centros es aproximado, porque un mismo centro puede impartir varias enseñanzas.

La Educación Especial se refiere al alumnado de centros específicos y el de las aulas de Educación Especial en centros ordinarios. No incluye el alumnado de Integración.

Centros educativos:

Tipo de Enseñanza	Curso 2018-2019
E. Infantil Primer Ciclo	275
E. Infantil Segundo Ciclo	826
E. Primaria	821
Educación Especial	53
ESO	396

FUENTE: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Junta de Castilla y León, Consejería de Educación).

Los alumnos matriculados en Castilla y León durante el curso 2018-2019, en estos Centros por tipo de enseñanza han sido 274.255:

Tipo de Enseñanza	Curso 2018-2019
E. Infantil Primer Ciclo	11.138
E. Infantil Segundo Ciclo	53.567
E. Primaria	123.654
Educación Especial	1.321
ESO	84.575

FUENTE: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Junta de Castilla y León, Consejería de Educación).

El número de centros que imparten cada enseñanza por provincia y titularidad en el curso 2018-2019:

Provincia	Titularidad	E. Infantil Primer Ciclo	E. Infantil Segundo Ciclo	E. Primaria	E. Especial ⁽²⁾	ESO
Ávila	Publico	14	57	56	6	21
	Privado	3	8	8	1	8
	Total	17	65	64	7	29
Burgos	Publico	18	74	74	6	25
	Privado	12	30	29	3	29
	Total	30	104	103	9	54
León	Publico	21	122	123	3	42
	Privado	10	30	27	3	28
	Total	31	152	150	6	70
Palencia	Publico	12	49	49	2	14
	Privado	5	13	13	2	13
	Total	17	62	62	4	27
Salamanca	Publico	24	98	98	4	29
	Privado	17	30	29	3	29
	Total	41	128	127	7	58
Segovia	Publico	15	47	47	1	20
	Privado	6	4	4	0	4
	Total	21	51	51	1	24
Soria	Publico	18	25	25	2	13
	Privado	6	4	4	0	5
	Total	24	29	29	2	18
Valladolid	Publico	42	110	111	9	40
	Privado	39	47	46	4	43
	Total	81	157	157	13	83
Zamora	Publico	10	67	67	4	23
	Privado	3	11	11	0	10
	Total	13	78	78	4	33
Castilla y León	Publico	174	649	650	37	227
	Privado	101	177	171	16	169
	Total	275	826	821	53	396

FUENTE: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Junta de Castilla y León, Consejería de Educación).

Los alumnos matriculados por provincia y titularidad del centro en el curso 2018-2019:

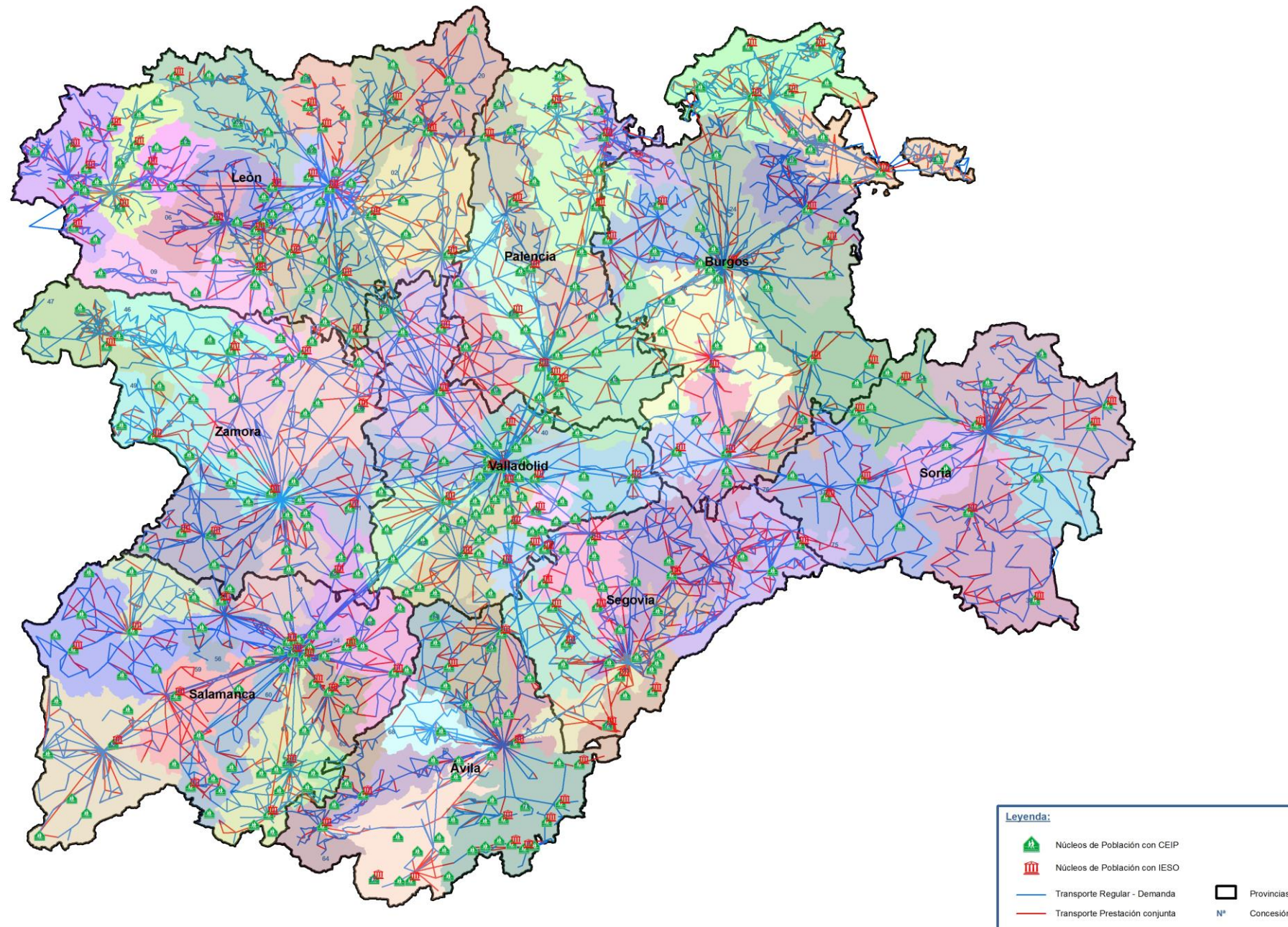
Provincia	Titularidad	Total	E. Infantil Primer Ciclo	E. Infantil Segundo Ciclo	E. Primaria	E. Especial (*)	ESO
Ávila	Publico	17.638	589	2.638	6.466	72	4.166
	Privado	5.584	132	999	2.066	4	1.729
	Total	23.222	721	3.637	8.532	76	5.895
Burgos	Publico	33.230	921	5.259	12.513	105	7.682
	Privado	20.420	471	3.363	7.320	77	5.136
	Total	53.650	1.392	8.622	19.833	182	12.818
León	Publico	40.931	986	5.874	13.958	164	9.438
	Privado	18.612	369	3.206	7.047	55	5.239
	Total	59.543	1.355	9.080	21.005	219	14.677
Palencia	Publico	15.161	632	2.358	5.106	53	3.266
	Privado	7.166	246	1.219	2.469	16	2.006
	Total	22.327	878	3.577	7.575	69	5.272
Salamanca	Publico	29.873	1.098	4.123	9.965	86	6.773
	Privado	17.530	580	2.839	6.453	97	4.798
	Total	47.403	1.678	6.962	16.418	183	11.571
Segovia	Publico	20.196	324	3.127	7.211	63	4.845
	Privado	3.682	268	580	1.384	0	1.101
	Total	23.878	592	3.707	8.595	63	5.946
Soria	Publico	10.996	578	1.633	3.625	48	2.569
	Privado	2.056	133	388	885	0	572
	Total	13.052	711	2.021	4.510	48	3.141
Valladolid	Publico	50.802	2.133	7.759	18.307	135	11.530
	Privado	32.691	1.152	5.159	11.801	250	8.498
	Total	83.493	3.285	12.918	30.108	385	20.028
Zamora	Publico	15.109	457	2.071	4.833	96	3.708
	Privado	5.205	69	972	2.245	0	1.519
	Total	20.314	526	3.043	7.078	96	5.227
Castilla y León	Publico	233.936	7.718	34.842	81.984	822	53.977
	Privado	112.946	3.420	18.725	41.670	499	30.598
	Total	346.882	11.138	53.567	123.654	1.321	84.575

FUENTE: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Junta de Castilla y León, Consejería de Educación)

En el siguiente mapa se recogen los núcleos de población con centros docentes, desglosando en Centros de Educación Infantil y Primaria, por un lado e Institutos de Educación Secundaria Obligatoria por otro.

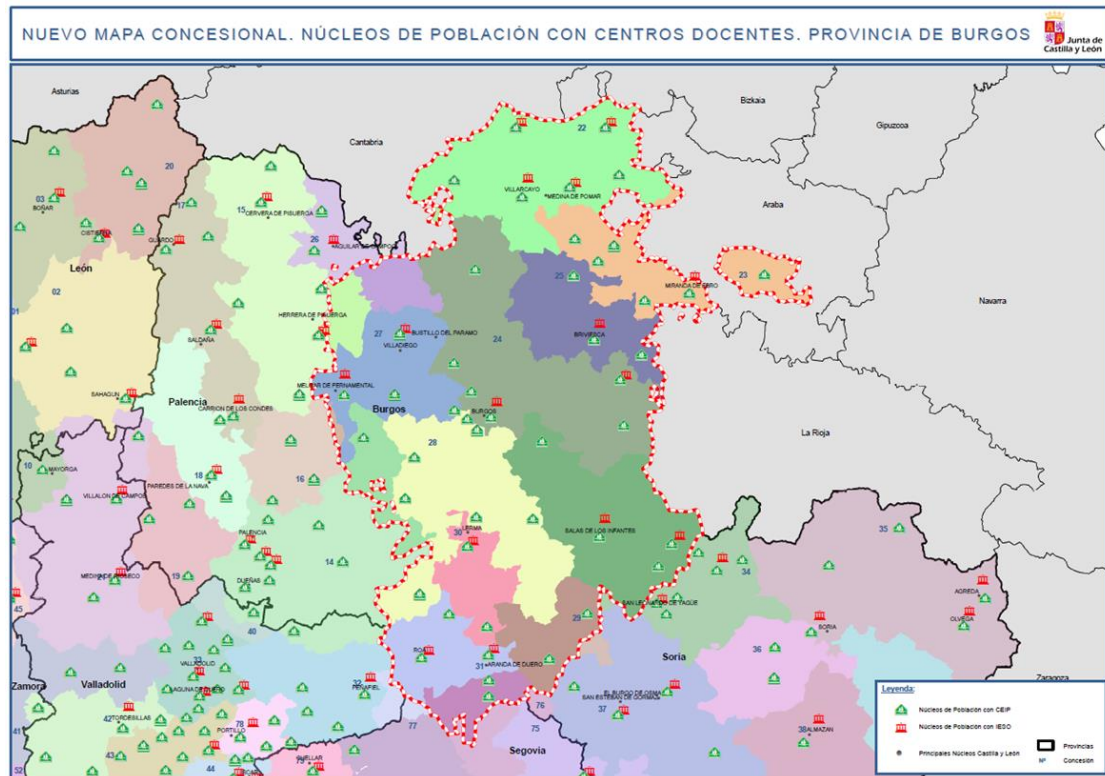
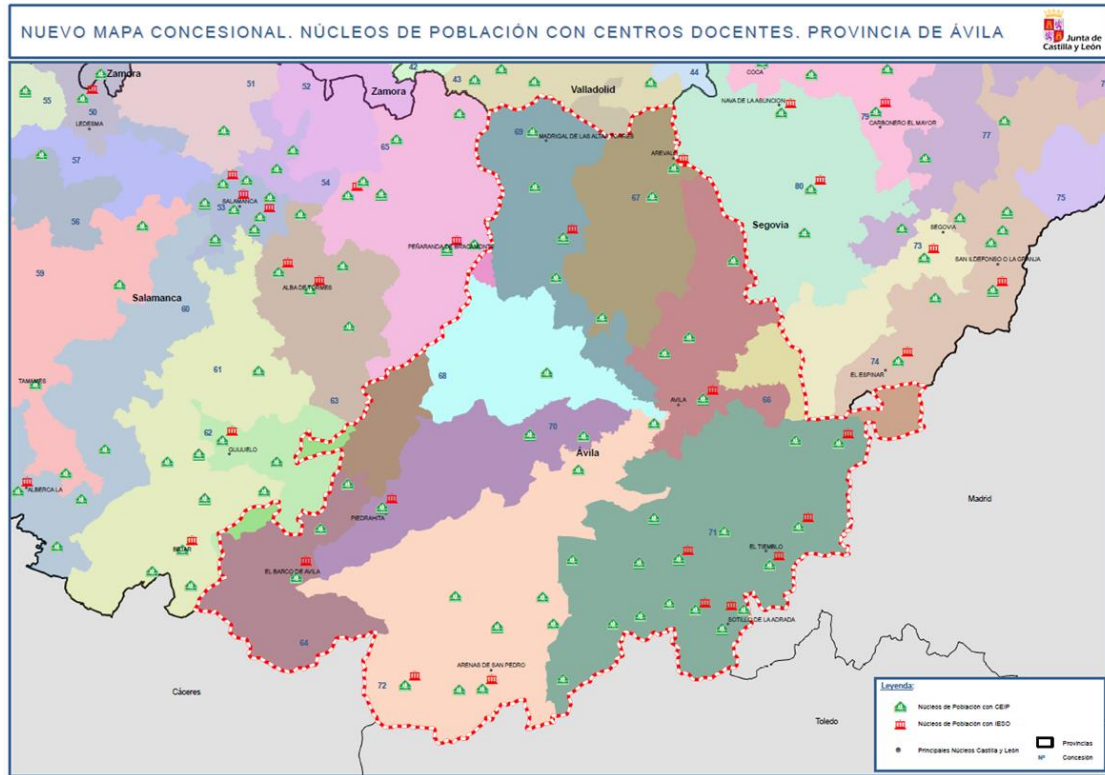
Se señalan, además, las líneas de transporte regular y demanda y las líneas de transporte de prestación conjunta:

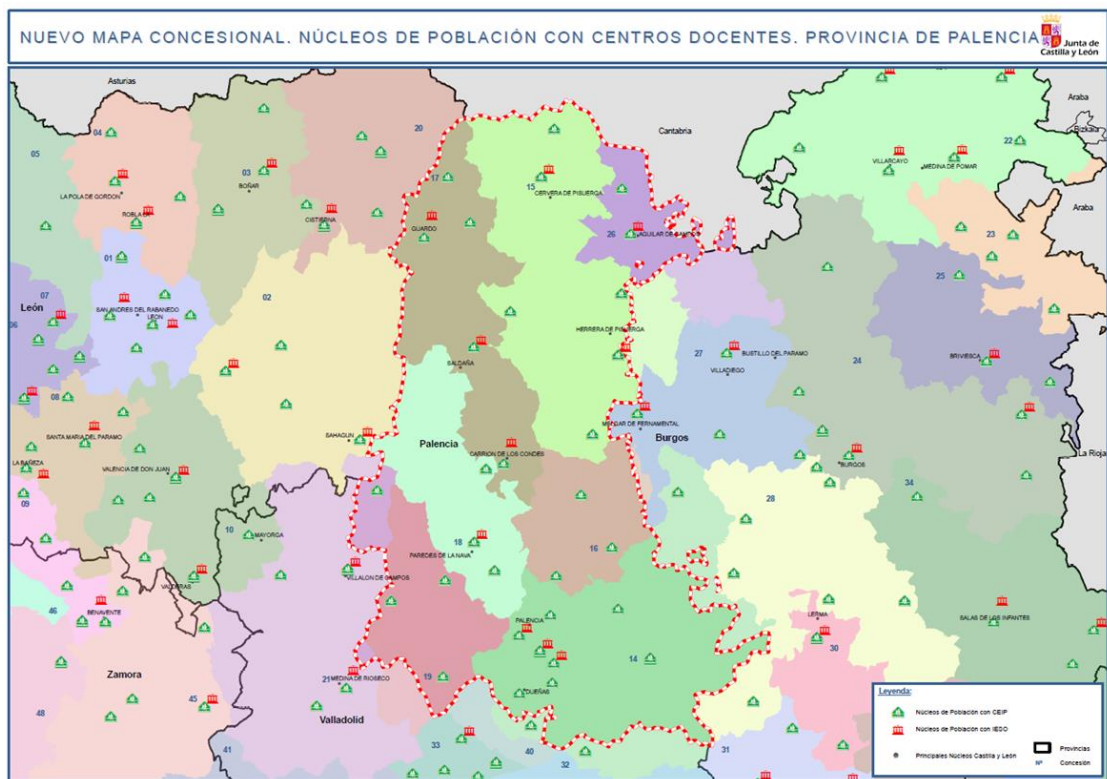
NUEVO MAPA CONCESIONAL. NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON CENTROS DOCENTES

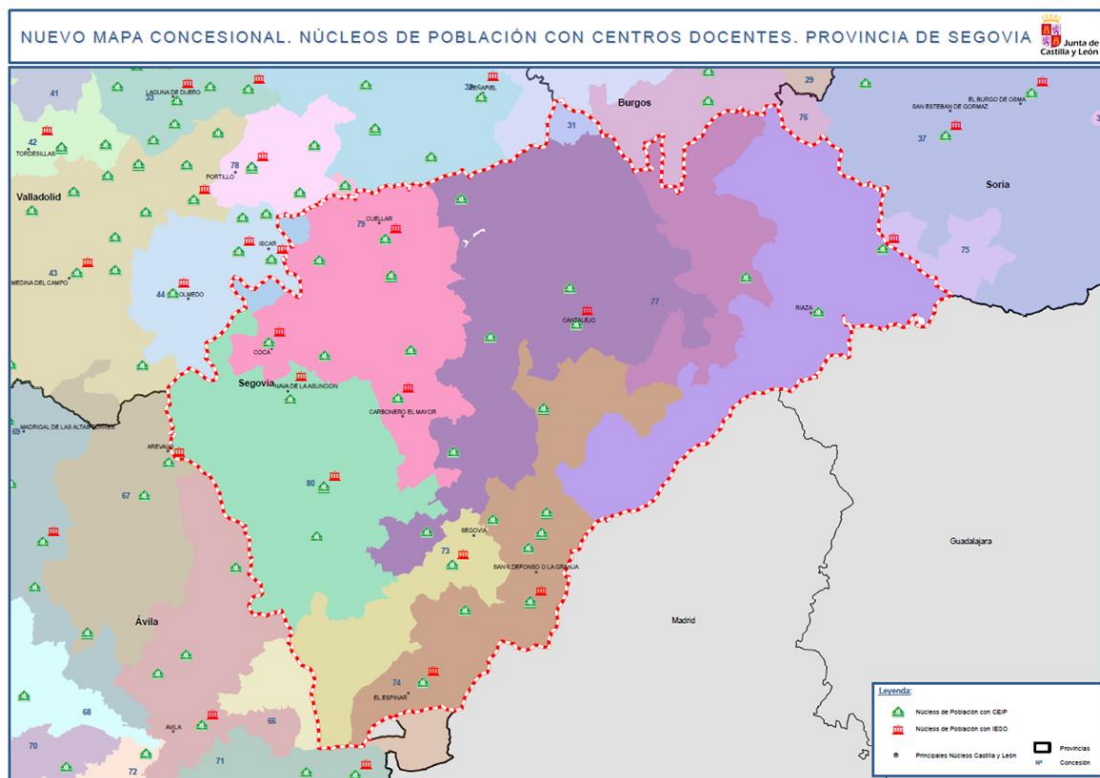
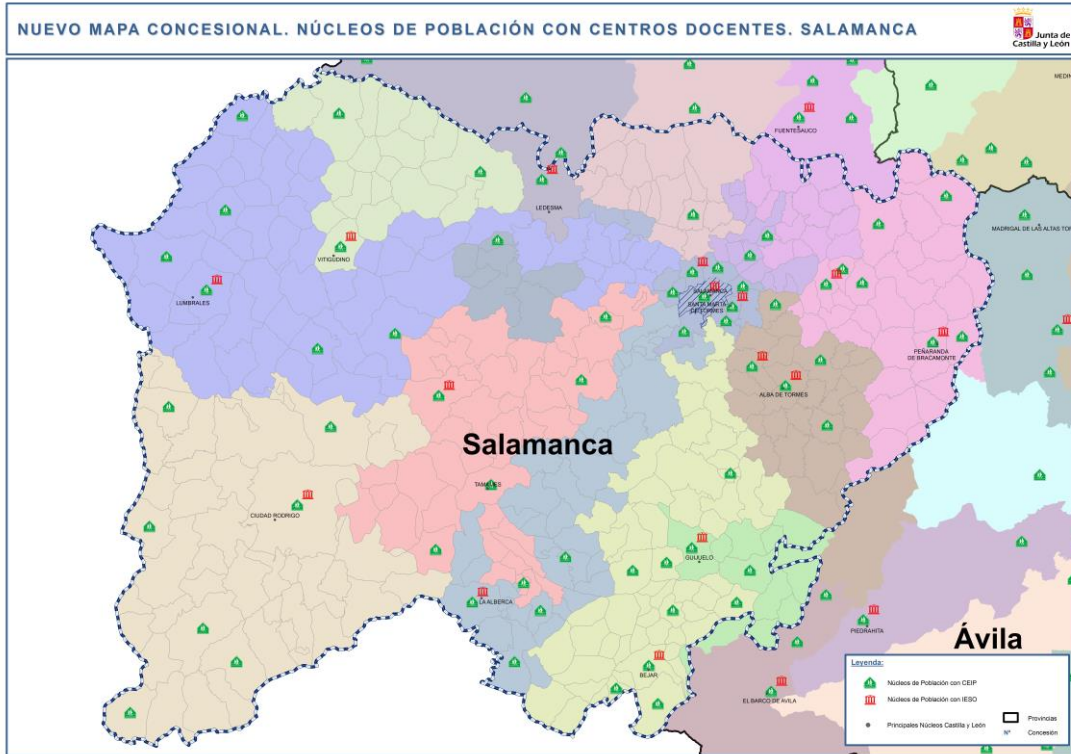


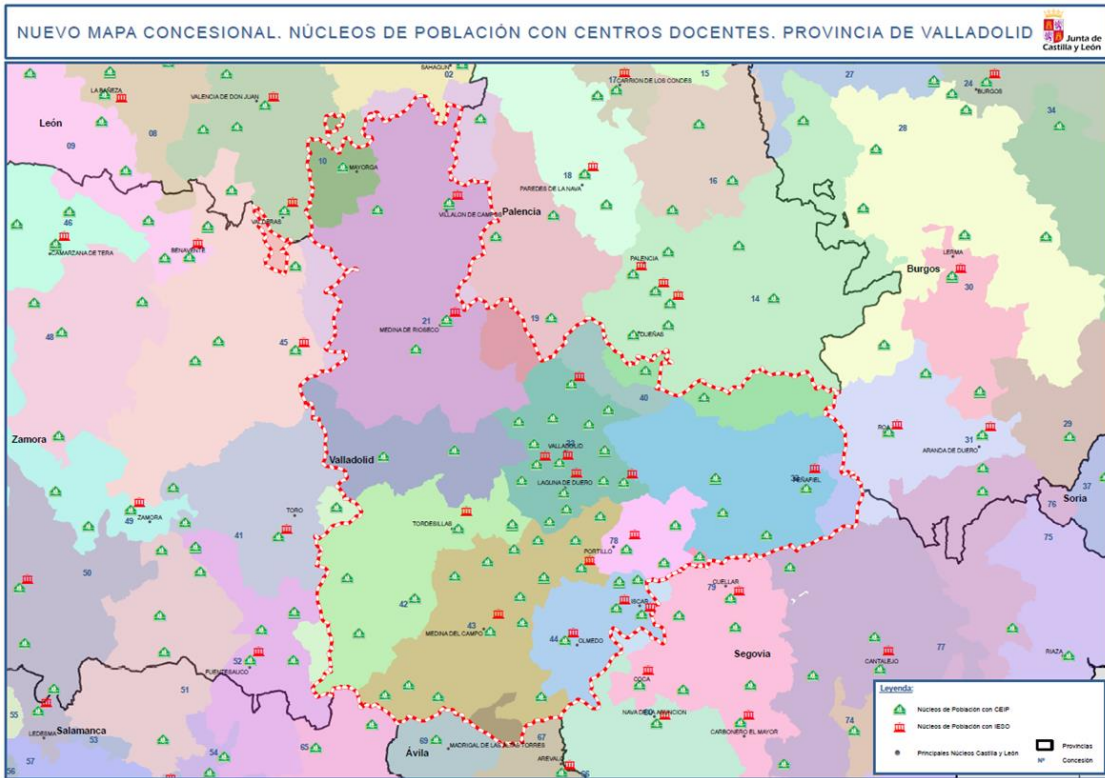
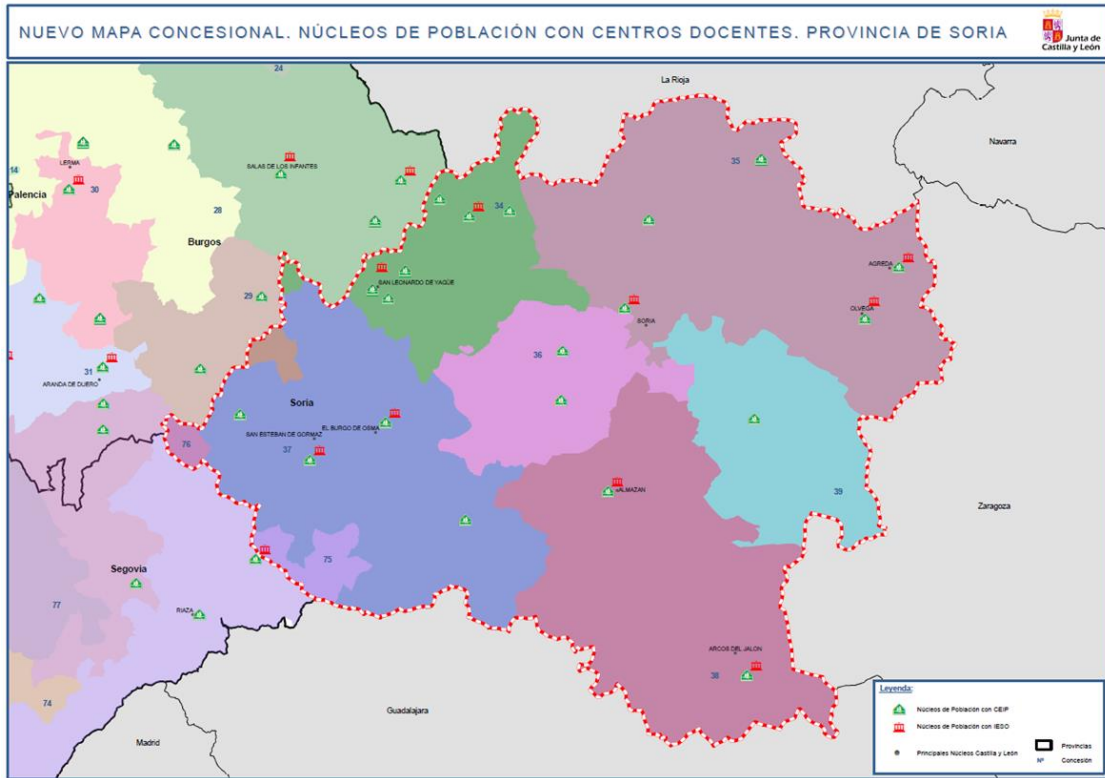
Fuente: Datos abiertos Cyl

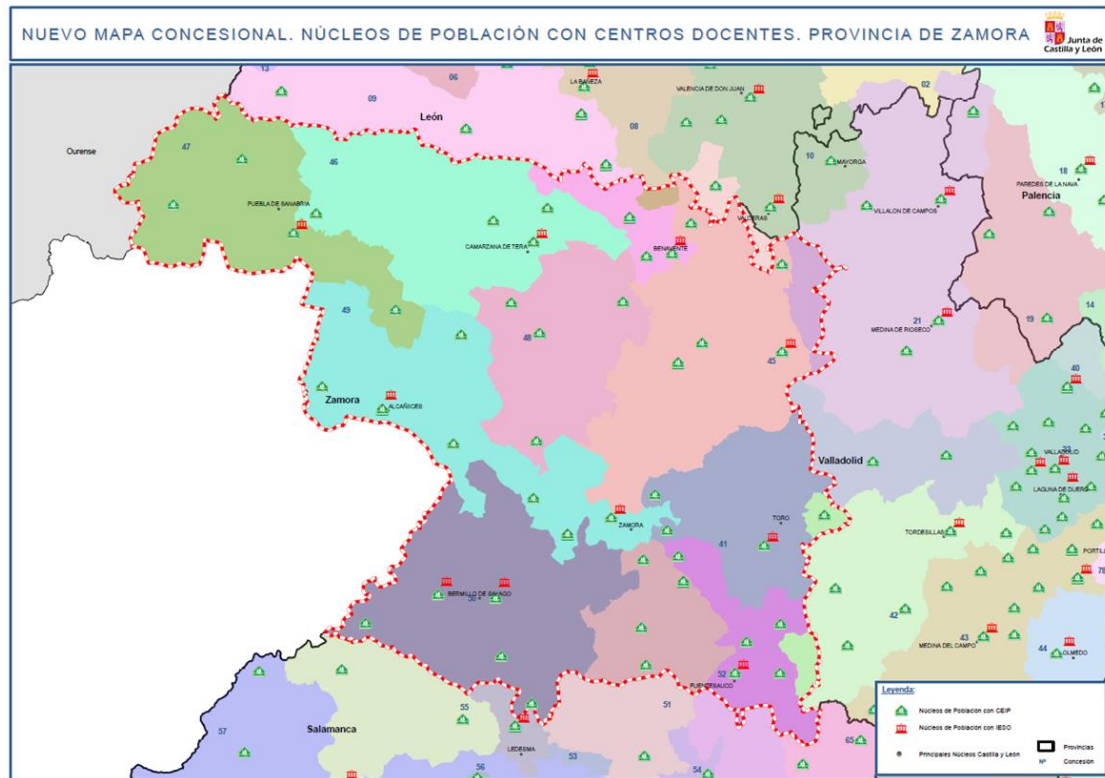
Los Centros Educativos por provincias se recogen a continuación:











Fuente: Datos abiertos de CyL

Por último cabría señalar que en la Comunidad Autónoma se prestan servicios de enseñanza universitaria.

Castilla y León cuenta con 4 universidades públicas y 5 universidades privadas, que, además de la actividad docente que desempeñan, cuentan con grupos de investigación tanto en áreas de investigación básica como de investigación aplicada.

Universidad	Año de creación	Nº de alumnos (2019-2020)	Nº de profesores – investigadores (2019-2020)	Campus
Universidad de Burgos	1994	7.398	781	Burgos
Universidad de León	1979	10.206	933	Ponferrada, León
Universidad de Salamanca	1218	25.538	2.236	Béjar, Ávila, Zamora y Salamanca
Universidad de Valladolid	S. XIII	20.953	2.391	Palencia, Segovia, Soria y Valladolid

Universidad Europea Miguel de Cervantes	2002	3.315	212	Valladolid
Universidad Pontificia de Salamanca	1947	4.260	235	Salamanca y Madrid *
IE Universidad	1997	5.977	361	Segovia y Madrid *
Universidad Católica de Ávila	1997	3.060	106	Ávila y Valladolid
Universidad Isabel I (no presencial)	2010	3.393	250	Burgos

Fuente: Para Universidades Públicas la Consejería de Educación de la JCYL; Para Universidades Privadas la SG de Coordinación y Seguimiento Universitario del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

* Sólo se computan alumnos de los centros ubicados en Castilla y León

3.3. NODOS INDUSTRIALES

La estructura productiva de las economías más desarrolladas se caracteriza por una configuración en la que el sector servicios es el que más valor añadido aporta a la economía, situándose el sector industrial en segundo lugar en peso relativo.

La industria es muy importante para Castilla y León, ya que es una fuente de riqueza y de empleo para la Comunidad, que ejerce además un efecto importante en la actividad de otros sectores económicos.

La producción industrial está vinculada fundamentalmente a los sectores de energía (hidráulica y térmica), transformados metálicos, automóvil e industria agroalimentaria (azucarera, láctea, cárnica, conservas vegetales...). También son importantes la industria del vidrio y los derivados químicos. El eje Valladolid-Palencia-Burgos-Miranda de Ebro constituye la principal zona industrial de Castilla y León.

Es por tanto necesario reforzar la competitividad de su tejido industrial, así como impulsar nuevas actividades productivas, mejorando las capacidades de las empresas de la Comunidad Autónoma.

El desarrollo económico y la mejora del entorno empresarial en Castilla y León ha favorecido el desarrollo industrial al contar con un entorno económico y social favorable, se pretende por tanto, seguir impulsando la competitividad y el crecimiento de la industria en los próximos años.

En Castilla y León siempre se ha prestado un especial interés a las actividades industriales y a sus factores de competitividad.

El Plan Director de Promoción Industrial 2017-2020 aprobado por el Consejo de Gobierno de la Junta de Castilla y León mediante Acuerdo de 8 de junio de 2017, es el marco general de desarrollo de los compromisos asumidos por la Junta de Castilla y León en el III Acuerdo Marco para la Competitividad e Innovación Industrial 2014-2020 y tiene como

objetivo fundamental impulsar el desarrollo de la actividad industrial en Castilla y León. Este objetivo a su vez se concreta en los siguientes:

- Reindustrializar y avanzar hacia el liderazgo industrial de Castilla y León para que la industria manufacturera alcance el 20% del VAB en el año 2020, trabajando con especial incidencia en los sectores industriales contemplados en la Estrategia Regional de Especialización Inteligente de Castilla y León (RIS3).
- Incrementar el gasto público en I+D+i hasta alcanzar el 3% del gasto no financiero del presupuesto de las Consejerías para 2019, con el objetivo de alcanzar el 3% del PIB entre la inversión pública y privada.
- Impulsar nuevas actividades productivas, potenciar los recursos endógenos como fuente de riqueza y reforzar los sectores industriales consolidados en el territorio.
- Aumentar el tamaño y las capacidades de las empresas del sector industrial.

Entre los programas o planes territoriales de fomento están:

- Plan de Dinamización de Municipios Mineros 2016-2020
- Plan de Dinamización Económica y Demográfica de Soria, aprobado por Acuerdo 15/2017, de 30 de marzo, de la Junta de Castilla y León
- Programa Territorial de Fomento para Miranda de Ebro 2017-2019, aprobado por ORDEN EYH/1196/2017, de 26 de diciembre.
- Programa Territorial de Fomento para Villadangos del Páramo 2018-2020, aprobado por Orden EYH/1315/2018, de 28 de noviembre.
- Programa Territorial de Fomento para Béjar 2019-2021, aprobado por Orden EYH/1410/2018, de 26 de diciembre.
- Programa Territorial de Fomento para Benavente 2019-2022, aprobado por Orden EYH/393/2019, de 15 de abril.
- Programa Territorial de Fomento para Ávila y su entorno 2020-2024, aprobado por Orden EEI/758/2020, de 11 de agosto.

De igual manera, atendiendo a la repercusión económica en la zona afectada en términos de inversión y de creación de empleo y su posible impacto tecnológico e innovador, se han aprobado los siguientes Proyectos Industriales Prioritarios:

- Acuerdo 50/2016, de 25 de agosto, de la Junta de Castilla y León, por el que se declara proyecto industrial prioritario el III Plan Industrial 2017-2020 del Grupo Renault en Castilla y León.
- Acuerdo 58/2017, de 28 de septiembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se declara proyecto industrial prioritario el Plan Industrial de Nissan 2019-2014 para Ávila.
- Acuerdo 23/2019, de 17 de abril, de la Junta de Castilla y León, por el que se declara proyecto industrial prioritario el Plan Industrial del Grupo Network Steel en Villadangos del Páramo (León).

En la actividad industrial existe un proceso de expansión constante, ocupando los polígonos industriales un importante lugar en la configuración del sector industrial. Con el desarrollo del sector industrial, en un período determinado, se tomó la decisión de trasladar las empresas de este sector fuera de las poblaciones. Así surgieron zonas especiales que se denominaron polígonos industriales.

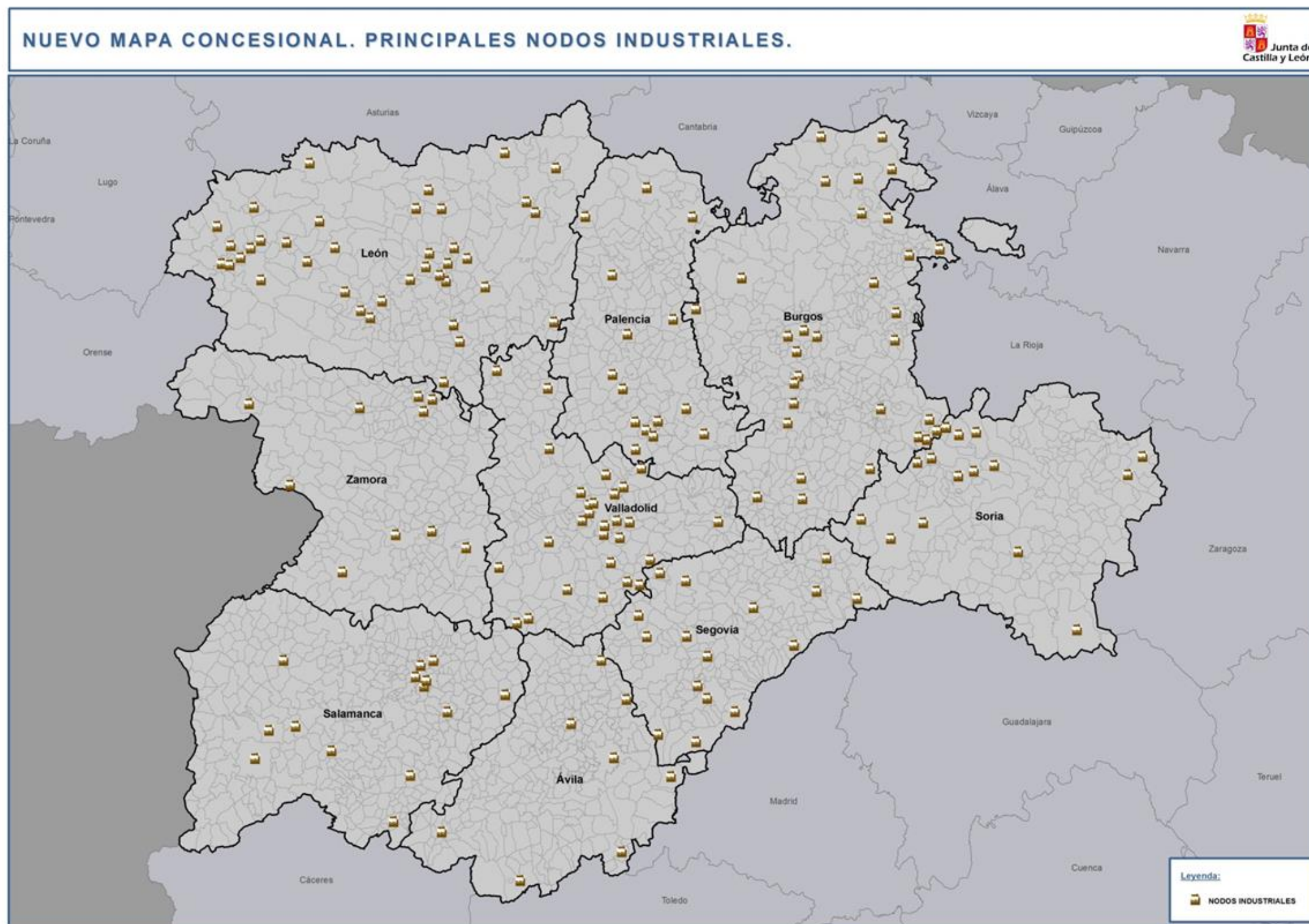
En Castilla y León hay polígonos industriales en 175 municipios (habiendo más de un polígono en alguno de ellos). El reparto por provincias, de los municipios en los que existen polígonos industriales, es el siguiente:

- 8 municipios de Ávila
- 31 municipios de Burgos
- 38 municipios de León
- 15 municipios de Palencia
- 14 municipios de Salamanca
- 16 municipios de Segovia
- 15 municipios de Soria

- 28 municipios de Valladolid
- 10 municipios de Zamora

La Junta de Castilla y León, a través del Instituto para la Competitividad Empresarial (ICE) ha promovido el desarrollo de más de 35 millones de m² de suelo industrial y tecnológico en un total de 67 Parques Empresariales distribuidos entre sus nueve provincias, 3 Parques Tecnológicos localizados en Burgos (en desarrollo), Boecillo (Valladolid) y León, así como 3 Parques de Proveedores del Sector de automoción situados en Ávila, Villamuriel de Cerrato y Valladolid.

En el siguiente Mapa se recoge la situación de los nodos industriales de Castilla y León



Fuente: IDECYL

3.4. ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

En Castilla y León, las estaciones de transporte de viajeros están definidas como aquellas infraestructuras complementarias al transporte *“que tienen por objeto concentrar las salidas, llegadas y tránsitos a las poblaciones de los servicios de transporte público de viajeros, prestando actividades de carácter complementario a personas usuarias y a operadores”* (artículo 62 a) de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre) de modo que su ubicación debe *“asegurar la movilidad, la coordinación de modos y clases de transporte y un adecuado entronque con los tejidos urbanos a los que sirve, de tal forma que se minimicen los desplazamientos motorizados”* (artículo 66 de la citada Ley).

Con carácter general, la utilización de las estaciones de transporte de viajeros es obligatoria para los servicios que se determinen en su autorización, comprendiendo como mínimo, los servicios de transporte público interurbano de viajeros regular de uso general con origen o destino en la población donde se ubica.

En Castilla y León, de la totalidad de las rutas que operan a lo largo de todo el territorio de la comunidad una gran cantidad de ellas termina o empieza su recorrido en las estaciones de autobuses, de ahí la gran importancia de estas infraestructuras en el transporte de viajeros, y la necesidad del mantenimiento y mejora de las mismas.

A continuación se muestran las rutas (regulares y demanda) que tienen su origen y destino en las principales estaciones y terminales de autobuses de Castilla y León, sin hacer referencia al número de expediciones que se realizan con cada una de ellas, lo que incrementaría en gran medida el uso de las estaciones de autobuses (hay que señalar que muchas rutas tienen la misma denominación pero corresponden a distinta forma de prestación de las mismas o tienen distinto recorrido):

- Estación de autobuses de Ávila: 61 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Burgos: 87 rutas de transporte
- Estación de autobuses de León: 101 rutas de transporte

- Estación de autobuses de Palencia: 53 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Salamanca: 98 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Segovia: 42 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Soria: 43 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Valladolid: 84 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Zamora: 56 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Aranda de Duero: 25 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Astorga: 32 rutas de transporte
- Estación de autobuses de La Bañeza: 16 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Béjar: 21 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Benavente: 39 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Ciudad Rodrigo: 30 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Cuéllar: 18 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Guardo: 10 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Ponferrada: 47 rutas de transporte
- Estación de autobuses de Villablino: 5 rutas de transporte

ESTACIÓN AUTOBUSES ÁVILA
Ávila - León
Ávila - Benavente, por Aeropuerto de Valladolid- Villanubla
Ávila - Salamanca
Madrigal de las Altas Torres - Ávila, por Tiñosillos
Arévalo - Ávila, por Tiñosillos
Riocabado - Ávila
Magazos - Ávila, por Tiñosillos (por Nava)
Pajares de Adaja - Ávila
San Pascual - Ávila
Gallegos de San Vicente - Ávila
Madrigal de las Altas Torres - Ávila, por Sanchidrián
Arévalo - Ávila
Narrillos de San Leonardo - Ávila
Pedro Rodríguez - Ávila
San Juan del Olmo - Ávila
Narrillos del Álamo - Ávila, por Carpio Medianero
Cabezas del Villar - Ávila
Mirueña de los Infanzones - Ávila
Rivillas de la Cañada - Ávila
Mancera de Arriba - Ávila
Sanchorreja - Ávila
Horcajo de las Torres - Ávila
Mamblas - Ávila
Viñegra de Moraña - Morañuela - Ávila
Marlín - Ávila
Vadillo de la Sierra - Ávila
Villanueva del Campillo - Ávila
Muñochas - Ávila
El Barco de Ávila - Ávila
San Bartolomé de Pinares - Ávila
Serranillos - Ávila, por Villanueva de Ávila
Serranillos - Ávila, por Puente Morisco
Navaluenga - Ávila
San Bartolomé de Pinares - Ávila
Ciudad Ducal - Ávila
La Rinconada - Ávila
Pedro Bernardo - Ávila
Sotillo de la Adrada - El Tiemblo - Ávila, por Cebrecos
San Román de los Montes - Ávila, por Cebrecos
Riofrío - Ávila
Aldea del Rey Niño - Ávila
Candeleda - Ávila
Ávila - La Hija de Dios

San Martín de la Vega de Alberche - Fonda de Santa Teresa - Ávila, pasando por Navadijos
El Barco de Ávila - Ávila
El Barco de Ávila - Ávila, por Baterna
El Arenal - Ávila, con transbordo en Arenas de San Pedro
Narros del Puerto - Ávila (estación de autobuses)
Salobral - Ávila
Cabañas - Ávila
Segovia - Ávila
Segovia - Vegas de Matute - Ávila
Urraca-Miguel - Ávila
Aldeavieja - Ávila
Segovia - Ávila, por Navas de San Antonio
Ávila-Las Navas del Marqués
La Cañada-Ávila
Sotillo de la Adrada-Ávila
Fresnedilla-Ávila
San Rafael-Ávila
Béjar-Ávila

ESTACIÓN AUTOBUSES BURGOS
Burgos - Palencia (directo)
Palencia - Burgos (semidirecto)
Palencia - Burgos con todas las paradas
Villodrigo - Burgos
Ibeas de Juarros - Burgos
Pradoluengo - Burgos
Fresneda de la Sierra Tirón - Burgos
Ibeas de Juarros - Burgos
Santibañez-Zarzaguda - Burgos, por Sotragero
Tudanca - Burgos
Ahedo de Butrón - Burgos
Moradillo del Castillo - Burgos
Pineda de la Sierra - Burgos
Cernégula - Burgos
Terradillos de Sedano - Burgos
Galarde - Burgos
Arraya de Oca - Burgos
Caborredondo - Burgos
Villaescusa la Solana - Burgos
Melgosa - Burgos
Villalval - Burgos
Las Rebolledas - Burgos
Los Tremellos - Burgos
La Nuez de Arriba - Burgos
Villagonzalo-Arenas - Burgos
Riocerezo - Burgos
Briviesca-Burgos
Oña-Burgos, por Briviesca
Trespaderne-Burgos
Frías-Burgos, por Poza de la Sal
Frías - Burgos, por Trespaderne, Oña, Briviesca
Villayerno Morquillas - Burgos
Salas de Bureba - Burgos, por Poza de la Sal, Llanos de Bureba, Rojas
Salas de Bureba - Burgos, por Poza de la Sal, Lences, Rublacedo, Rojas
Salas de Bureba - Burgos, por Poza de la Sal, Solduengo, La Parte
Villarmero - Burgos
Ibeas de Juarros - Burgos
Ubierna - Burgos
Cerezo de Río Tirón - Burgos, por Castil de Peones
Miranda de Ebro - Burgos
Miranda de Ebro - Burgos por autovía
Cervera de Pisuerga - Burgos, por Arroyal
Alar del Rey - Burgos

Frómista - Burgos
Herrera de Pisuegra - Burgos por Sotresgudo, Sasamón, Villanueva de Argaño y las Quintanillas
Sasamón-Burgos
Grijalba - Burgos, por Villadiego, Sasamón, Villanueva de Argaño y las Quintanillas
Villadiego - Burgos, por Tobar
Villadiego - Burgos, por Cañizar de Argaño
Osorno - Burgos
Melgar de Fernamental - Burgos
Padilla de Arriba - Burgos
Rabé de las Calzadas - Burgos
Avellanosa del Páramo - Burgos
Villalbilla de Burgos - Burgos
Villalbilla de Burgos - Burgos
Tórtoles de Esgueva - Burgos
Santa Inés - Burgos, por Covarrubias
Caleruega - Burgos
Arenillas de Riopisuerga - Burgos
Vallunquera - Burgos
Burgos - Burgos (Estación de Autobuses) (Circular)
Carcedo de Burgos - Burgos
Burgos - Burgos (Estación de Autobuses) (Circular II)
Burgos - Burgos (Circular 1)
Burgos - Burgos (Circular 2)
Valdorros - Burgos
Santa María del Campo - Burgos
Burgos - Tordómar
Aranda de Duero - Burgos, sin parar en Veracruz
Aranda de Duero - Burgos, por Lerma
Aranda de Duero - Burgos, por Lerma y Gumiel de Izán
Aranda de Duero - Burgos, por Veracruz
Roa - Burgos, por Oquillas y La Aguilera
Roa - Burgos, por Cilleruelo, Cabañes y Santibáñez
Aranda de Duero - Burgos
Jaramillo de la Fuente - Burgos
Soria-Burgos, por Navaleno
Soria -Burgos, por Covalada y Pantano
Cuzcurrita - Tinieblas - San Adrián - Burgos
Covalada - Burgos
Burgos - Cardeñajimeno - Castrillo del Val - Burgos
Burgos - Belorado
Burgos- Rubena
Altable-Burgos
Santa Casilda-Burgos
Redecilla del Camino-Burgos

ESTACIÓN AUTOBUSES LEÓN
León - La Virgen del Camino - Aeropuerto
León - La Raya
León - Ezpeleta - San Andrés
León - Villabalter
León - Villaobispo
León - Villamoros - SAU 30
Castrillino - Villanueva - León
León - Lorenzana
León - Pobladura del Bernesga
León - Cuadros
León - Lorenzana - Cuadros
León - Navatejera
León - Navatejera por Altollano
León - Carbajal - Monte León
León - Barrio de Pinilla
Ferral del Bernesga - León
León - Montejos del Camino
León - San Miguel del Camino
León - Meizara
León - Vega de Infanzones
León - La Seca
Villaquilambre - León
Villafeliz de la Sobarriba - León
Villamayor del Condado - León
León - Valdesogo de Arriba
León - Cembranos
León - Villar de Mazarife
San Miguel de Escalada - León
León - Sabero
León - Renedo de Valderaduey, por Bustillo de Cea
León - Velilla del Río Carrión, por Gradefes
León - Prioro, por Sahagún
León - Sahagún
Sahagún - León, por la A-231
El Burgo Ranero - León
Valderas - León, por Valencia de Don Juan
Mansilla de las Mulass - León
Boñar-León
Cistierna-León
Boñar-León, puerto San Isidro
La Vecilla de Curueño-León
Lugueros - León
La Robla-León, por Cascantes

La Robla-León, por Venta de la Tuerta
Ciñera-León
Villamanín de la Tercia-León
Estación de Matallana-León
Caboalles de Arriba-León, por Murias
Villablino-León, por Autopista
Villablino-León, por Autopista y C-623
Villablino-León, por Rioseco y Torrebarrio
Murias de Paredes-León
Murias de Ponjos - León
Adrados de Ordás - León
Villaviciosa de la Ribera - León
Villafranca del Bierzo-León
Toral de los Vados-León
Alcoba de la Ribera - León
Veguellina de Órbigo - León
Hospital de Órbigo - León, por Benavides de Órbigo
Astorga - León, por Carrizo de la Ribera
Veguellina de Órbigo - León, por Carrizo de la Ribera
Velilla de la Reina - León, por Villanueva del Carrizo
Ponferrada -Astorga - León
Astorga-León, por N-120
Ponferrada - León, por A-6
Ponferrada - León, por A-12 y A-6
Bembibre-León
Benavides de Órbigo - León
Carrizo de la Ribera - León
Escuredo - León
Veguellina de Órbigo-León, por San Pedro de Pegas
Astorga-León
La Bañeza - León, por Benavides de Órbigo
La Bañeza - León
La Bañeza - León, por N-120
La Bañeza - León, por Santa María del Páramo
La Bañeza - León, por Regueras y Azares
Santa María del Páramo - León
Cebrones del Río - León
Bustillo del Páramo - León
Benavente - León
Valencia de Don Juan - León, por Palanquinos
Valencia de Don Juan - León, por la N-630 y C-621
Valencia de Don Juan - León, por Santas Martas
Ardón - León
Villamañán - León, por Valdevimbre



Ávila - León
León - Valladolid, por Valencia de Don Juan
León - Valladolid, por Mansilla de las Mulas
Palencia - León
Riaño - León
Navas de Oro - León
Miranda de Ebro - León
Zamora-León
Límite de las provincias de Zamora y León - Zamora
Sanchidrián-León

ESTACIÓN AUTOBUSES PALENCIA
Castrillo de Don Juan - Palencia
Burgos - Palencia (directo)
Palencia - Burgos (semidirecto)
Palencia - Burgos con todas las paradas
Quintana del Puente - Palencia
Cascón de la Nava - Palencia
Palencia - Villamuriel de Cerrato - Palencia - Ruta A
Palencia - Dueñas
Poblacion de Cerrato - Palencia
Espinosa de Cerrato - Palencia
Antigüedad - Palencia
Baltanás - Palencia
Husillos - Palencia
Santa Cecilia del Alcor - Palencia
Villamediana - Palencia
Palencia - Villamuriel de Cerrato - Palencia - Ruta B
Villalobón-Palencia
Grijota-Palencia
Magaz de Pisuerga-Palencia
Hermedes de Cerrato - - Palencia
Tariego de Cerrato - Palencia
Cervera de Pisuerga - Palencia, por Santibáñez de la Peña
Cervera de Pisuerga - Palencia, por Roscales
Aguilar de Campoo - Palencia
Báscones de Ojeda - Palencia, por Melgar de Fernamental y Marcilla
Bascones de Ojeda - Palencia
Arconada - Palencia
Arconada - Palencia
Guardo - Palencia
Villaverde de la Peña - Palencia
Santervás de la Vega - Palencia, por Calzadilla
Santervás de la Vega - Palencia, por Población y Lagartos
Santervás de la Vega - Palencia, por San Martín del Valle
Santervás de la Vega - Palencia, por Quintanadiez de la Vega
Villota del Duque - Palencia
Meneses de Campos - Palencia
Monte la Torre - Palencia
Palencia - León
Cisneros - Palencia
Sahagún - Palencia
Guaza de Campos - Palencia
Sahagún - Palencia, por Pozo de Urama y Abastas
Mazuecos de Valdeginete - Palencia



Paredes de Nava - Palencia
Villalón de Campos-Palencia
Palencia - Valladolid
Sanchidrián - Palencia
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Benavente - Palencia

ESTACIÓN AUTOBUSES SALAMANCA
Salamanca - Valladolid
Salamanca - Valladolid sólo por Alaejos y Tordesillas
Salamanca - Valladolid, por Tordesillas sólo
Salamanca - Valladolid servicio expres
Fermoselle - Salamanca, por Viñuela
Fermoselle - Salamanca, por Pelilla
Santiz - Salamanca por Castellanos de Villiquera y la Higuera
Zamora - Salamanca, directo (express)
Salamanca - Zamora, (de lunes a viernes laborables)
Valdelosa-Cruce N-630 - Salamanca
Santiz - Salamanca por Castellanos de Villiquera y la Higuera
Santiz - Salamanca por Castellanos de Villiquera y la Higuera
Toro - Salamanca, por Castrillo y Vadillo de la Guareña
Villaescusa - Salamanca
Fuentesauco - Salamanca
Villaescusa - Salamanca, por Tardaguila
Castellanos de Moriscos - Salamanca
Arabayona - Salamanca
Olmo de la Guareña - Salamanca
(1A) Santa Marta de Tormes-Salamanca
(1B) Regio-Santa Marta de Tormes-Salamanca
(1C) Atyca-Santa Marta de Tormes-Salamanca
(1D) E Lecler-Santa Marta de Tormes-Salamanca
(2A) Carbajosa de la Sagrada-Salamanca
(3A) Cabrerizos-Salamanca
(4A) San Cristóbal de la Cuesta- Monterrubio de Armuña-Villares-Salamanca
(4A) Monterrubio de Armuña-Villares- Salamanca
(4B) San Cristóbal de la Cuesta-Villares de la Reina-Polígono de Villares- Salamanca
(4B) Villares de la Reina-Polígono de Villares- Salamanca
(5A) Aldeaseca-Villamayor-Salamanca
(5B) Las Canteras-Salamanca
(5C) Los Almendros-Villamayor-Gudino-Salamanca
(6A) Montalvos-Peñasolana-Salamanca
(7A) Navahonda-Valdelagua-Salamanca
(8A) Aldeatejada-Salamanca
(9A) Doñinos de Salamanca-Salamanca
(10A) Castellanos de Moriscos - Pol. Industrial- Salamanca
(10B) Moriscos-Castellanos de Moriscos-Salamanca
Calvarrasa de Abajo - Salamanca
Aldearrubia - Salamanca
Miranda de Azán - Salamanca
Rollán - Salamanca
El Carmen - Salamanca

Izcala - Salamanca, por polígono de Castellanos
Topas - Salamanca, por Villaverde de la Guareña
Salamanca - Pitiegua
Villarino - Salamanca
Ledesma - Salamanca
La Fregeneda - Salamanca
Lumbrales - Salamanca
Hinojosa de Duero - Salamanca
Vitigudino - Salamanca
Fuentes de Oñoro - Salamanca
Ciudad-Rodrigo - Salamanca
Ciudad-Rodrigo - Salamanca, con parada en el cruce N-620/C-525
Ciudad-Rodrigo - Salamanca (directo)
Villanueva del Conde - Salamanca
Villanueva del Conde - Salamanca, por Cilleros, La Bastida y Cereceda
Sanchón de la Sagrada - Salamanca
Villares de Yeltes - Salamanca
Villavieja de Yeltes - Salamanca
Tamames - Salamanca
Cipérez - Salamanca
Campillo de Salvatierra - Salamanca
Monforte - Salamanca
Escurial de la Sierra - Salamanca, por Barbalos
Escurial de la Sierra - Salamanca
Monforte de la Sierra - Salamanca
Salamanca - Béjar, servicio directo por Guijuelo
Béjar - Salamanca, por Ledrada
Béjar - Salamanca, con parada en todos los puntos del itinerario
Béjar - Salamanca, por Santibáñez
El Barco de Ávila - Salamanca, por Piedrahita
El Barco de Ávila - Salamanca, por El Tejado
Salamanca - Santa Teresa
Pedraza de Alba - Salamanca
Peñaranda de Bracamonte - Salamanca
Alba de Tormes - Salamanca
Armenteros - Salamanca
Carpio-Bernardo - Salamanca
Villagonzalo de Tormes - Salamanca
Alaraz - Salamanca
Peñaranda de Bracamonte - Salamanca
Cantalapiedra - Salamanca, por Santa Marta de Tormes y Villoruela
Cantalpino-Salamanca, por Naharros y Huerta
Villaflores-Salamanca , por Peñaranda

Macotera - Salamanca
Salamanca - Aeropuerto de Matacán
Cantalapiedra - Salamanca
Ávila - Salamanca
Puebla de Sanabria-Salamanca
Agreda-Salamanca
Rebollosa-Salamanca
Colmenar de Montemayor.Salamanca (por Molinillo)
Colmenar de Montemayor.Salamanca (por Valdhijaderos y Fuenterroble de Salvatierra)
Valdelacasa-Salamanca
Monteagudo de las Vicarías-Salamanca
Soria-Salamanca

ESTACIÓN AUTOBUSES SEGOVIA
Segovia - Ávila
Segovia - Vegas de Matute - Ávila
Segovia - Ávila, por Navas de San Antonio
Valleruela de Sepúlveda - Segovia
Torrecaballeros - Segovia
Segovia - La Higuera
Palazuelos de Eresma - Segovia
Segovia - Segovia, por Tabanera y Palazuelos
Torrecaballeros - Segovia
Santo Domingo de Pirón - Segovia
Valsaín - Segovia, por La Granja de San Ildefonso
Torrecaballeros - Segovia
Ayllón - Riaza - Segovia, por Gallegos y Fresno
Grado del Pico - Estebanvela - Ayllón - Segovia
Aranda de Duero - Segovia
Aranda de Duero - Segovia, por Valtiendas
Escarabajosa de Cabezas - Segovia
Zamarramala - Segovia
Sepúlveda - Cantalejo - Segovia
Abades - Segovia
Fuentesaúco de Fuentidueña - Segovia
Sacramenia - Segovia, por Fuentidueña
Aguilafuente - Segovia
Sotillo - Segovia
Campo de Cuéllar - Segovia
Segovia - Valladolid, sin pasar por el Henar
Segovia - Valladolid, por el Henar
Segovia - Cuéllar - Valladolid
Cuéllar - Navas de Oro - Segovia
Arévalo - Segovia, por Rapariegos
Los Huertos - Segovia
Santa María la Real de Nieva - Hoyuelos - Segovia
Arévalo - Segovia, por Don Hierro
Hoyuelos - Segovia
Samboal - Navas de Oro - Segovia
Martín Muñoz de las Posadas - Segovia
Santiuste de San Juan Bautista - Segovia
Marugán - Segovia
Armuña - Segovia
Labajos - Segovia, por Pinarjardín, Sietefuentes
Valseca - Segovia
El Espinar - Segovia (por Ortigosa del Monte y La Losa)

ESTACIÓN AUTOBUSES SORIA
Soria - Valladolid
Soria-Burgos, por Navaleno
Soria -Burgos, por Covalada y Pantano
Casarejos - Soria
Soria - Duruelo de la Sierra
Salas de los Infantes - Soria
Cabrejas del Pinar-Soria
Vilviestre de los Nabos - Soria
Matasejún - Soria
Ciria - Soria
Fuentetoba - Soria (centro de salud)
Villar del Campo - Soria (centro de salud Soria norte)
El Espino - Soria (centro de salud Soria norte)
La Losilla - Soria (centro de salud Soria norte)
Estepa de San Juan - Soria
La Póveda de Soria - Soria
Santervás de la Sierra - Soria
Torrearevalo - Soria
Villar del Ala - Soria
Soria - Sotillo del Rincón por San Andrés de Soria y Gallinero
Castilruiz - Soria, por Muro
San Felices - Soria
Cigudosa - Soria
Bretún - Soria
Langa de Duero - Soria
Berlanga de Duero - Soria, por Rioseco y Torreandaluz
Berlanga de Duero - Soria, por Osona
Abioncillo de Calatañazor - Soria (centro de salud Soria norte)
Cascajosa - Soria (centro de salud Soria norte)
Nafría la Llana - Soria (centro de salud Soria norte)
Arcos de Jalón - Almazán - Soria
Almazán - Soria
Riotuerto - Soria (centro de salud Soria norte)
Los Rábanos - Soria
Cihuela - Soria
Gómara - Soria
Aldealpozo - Soria
Ribarroya - Soria
Barahona - Soria
Medinaceli - Soria
Ágreda - Soria
Yanguas-Soria
Soria-Salamanca

ESTACIÓN AUTOBUSES VALLADOLID
Villamanín-Valladolid
Astorga - Valladolid
Villamañán - Valladolid
León - Valladolid, por Valencia de Don Juan
León - Valladolid, por Mansilla de las Mulas
Fuentes de Nava - Valladolid, por Ampudia
Villarramiel - Valladolid, por Meneses de Campos y Villerías de Campos
Benavente - Valladolid
Villalón de Campos - Valladolid
Guardo - Valladolid
Benavente-Valladolid
Fontihoyuelo - Valladolid, por Zorita de la Loma
San Pedro de Latarce - Valladolid
Sahagún - Valladolid
Peñaflor de Hornija - Valladolid
Benavente - Valladolid, por Villalpando
Medina de Rioseco - Valladolid
Benavente - Valladolid, por Castromonte
La Mudarra -Valladolid
Aranda de Duero - Valladolid
Aranda de Duero - Valladolid, por Roa
Peñafiel - Valladolid, por Pesquera
Tórtoles de Esgueva - Valladolid
Tórtoles de Esgueva - Valladolid, por Villafranca
Esguevillas de Esgueva - Valladolid
Peñafiel - Valladolid
Soria - Valladolid
Laguna de Duero - Valladolid
Tudela de Duero - Valladolid
Simancas - Valladolid, por La Flecha
Cabezón de Pisuerga - Valladolid
Cigales - Valladolid, por Fuensaldaña y Mucientes
Cigales - Valladolid (directo)
Valladolid - Simancas, por La Flecha, Arroyo y La Vega
Zaratán - Valladolid
Puente de Simancas - Valladolid, con prolongación a Urbanización Entrepinos
Renedo - Valladolid
Viana de Cega - Valladolid
Valladolid - La Flecha - La Vega - Arroyo (circular)
Valladolid - La Flecha - La Vega - Arroyo (circular)
Valladolid - Villanubla - Aeropuerto
Palencia - Valladolid
Cubillas - Valladolid

Valoria la Buena - Valladolid
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Palencia - Dueñas - Valladolid, por Villamuriel de Cerrato
Zamora - Valladolid (directo - autovía)
San Cebrián de Mazote - Valladolid
Peñaflor de Hornija - Torrelobatón - Valladolid
Tordesillas - Valladolid
Zamora-Valladolid
Tordesillas - Valladolid, por San Miguel, Villamarciel y Arroyo
Salamanca - Valladolid
Salamanca - Valladolid sólo por Alaejos y Tordesillas
Salamanca - Valladolid, por Tordesillas sólo
Salamanca - Valladolid servicio expres
Medina del Campo - Valladolid, por La Seca y Rueda
Medina del Campo - Valladolid (directa)
Nava del Rey - Valladolid, por Rueda y Serrada
Peñaranda de Bracamonte - Valladolid
Fontiveros - Valladolid
San Cristóbal de Cuéllar - Valladolid
Íscar - Valladolid, por Mojados, Boecillo y Laguna
Mojados - Valladolid, por Laguna de Duero
Mojados - Valladolid
Íscar - Valladolid, por Puente Blanca y Mojados
Fuente-Olmedo - Valladolid, por Hornillos
Íscar - Valladolid
Navas de Oro - Valladolid
Béjar - Valladolid
Campaspero - Valladolid
Campaspero - Valladolid, por Bahabón
Montemayor de Pililla - Tudela de Duero - Valladolid
Camporredondo - Valladolid
Portillo - Valladolid
Arrabal de Portillo - Valladolid
Segovia - Valladolid, sin pasar por el Henar
Segovia - Valladolid, por el Henar
Segovia - Cuéllar - Valladolid
Sanchidrián-Valladolid
La Robla - Valladolid

ESTACIÓN AUTOBUSES ZAMORA
Villabuena del Puente - Zamora
Vezdemarbán - Zamora
Abezames - Zamora
Morales de Toro - Zamora
Molacillos - Zamora
Zamora - Valladolid (directo - autovía)
Malva - Zamora
Miranda de Ebro - Zamora
Zamora-Valladolid
Villalba de la Lampreana - Zamora
Zamora-León
Límite de las provincias de Zamora y León - Zamora
Benavente - Zamora
Villanueva del Campo - Zamora
Villafáfila - Zamora
Moreruela de los Infanzones - Zamora
Benavente - Zamora
Calabor - Zamora
Requejo - Zamora
Ribadelago - Zamora
Zamora - Santibáñez de Vidriales
Ayoo de Vidriales - Zamora, por Rosinos Bercianos Tardemezar
Ayoo de Vidriales - Zamora
Pública de Valverde - Zamora, por Santa Eulalia de Tábara
Campogrande de Aliste - Zamora
Zamora - Alcañices
Villardeciervos - Zamora, por Villarino del Cebal
San Martín del Pedroso - Zamora
Campillo - Zamora
Villardeciervos - Zamora
San Cristóbal de Aliste - Zamora, directo desde Gallegos del Río
Villaflor - Zamora
Villaseco - Zamora
Fermoselle - Zamora, por Fadón
Fermoselle - Zamora, por Piñuel
Salce - Almeida - Zamora, por Fresno
Moraleja de Sayago - Zamora
Fornillos de Fermoselle - Zamora
Bermillo de Sayago - Zamora
Bermillo de Sayago - Zamora
Almeida de Sayago - Zamora
Muga de Sayago - Zamora, por Abelón, Gáname
Villardiegua de la Ribera - Zamora

Villadepera - Zamora
Muga de Sayago - Zamora, por Villalcampo
Peñausende - Zamora
Casaseca de Campeán - Zamora
Pontejos - Zamora
Fuentesaúco - Zamora
Zamora - Salamanca, directo (express)
Salamanca - Zamora, (de lunes a viernes laborables)
Corrales - Santa Clara de Avedillo - Jambrina - Cruce N-630 - Zamora
La Bóveda de Toro - Zamora
Fuentesaúco - Zamora, con salida en Villaescusa
Olmo de la Guareña - Castrillo de la Guareña - Vadillo de la Guareña - Zamora
Fuentelapeña - Fuentesaúco - Bóveda de Toro - Zamora

ESTACIÓN AUTOBUSES ARANDA DE DUERO
Salas de los Infantes - Aranda de Duero, por Peñaranda de Duero
Huerta de Rey - Aranda de Duero, por Baños de Valdearados
Valdeande - Aranda de Duero
Santa María del Mercadillo - Aranda de Duero
Aranda de Duero - Burgos, sin parar en Veracruz
Aranda de Duero - Burgos, por Lerma
Aranda de Duero - Burgos , por Lerma y Gumiel de Izán
Aranda de Duero - Burgos, por Veracruz
Aranda de Duero - Burgos
Aranda de Duero - Valladolid
Aranda de Duero - Valladolid, por Roa
Peñafiel - Aranda de Duero
Quintanamanvirgo - Aranda de Duero, por Valcabado de Roa
Quintanamanvirgo - Aranda de Duero, por Guzmán y Berlangas de Roa
Quintanamanvirgo - Aranda de Duero, por Guzmán y La Horra
Anguix - Aranda de Duero
Tórtoles de Esgueva - Aranda de Duero, por Anguix
Tórtoles de Esgueva - Aranda de Duero, sin entrar en Anguix
Aranda de Duero - Salas de los Infantes con prolongación a Canicosa de la Sierra
El Burgo de Osma - Aranda de Duero
Aranda de Duero - Segovia
Aranda de Duero - Segovia, por Valtiendas
Maderuelo - Aranda de Duero
Castillejo de Robledo - Aranda de Duero
Cerezo de Abajo - Aranda de Duero

ESTACIÓN AUTOBUSES ASTORGA
Filiel - Astorga
Val de San Lorenzo - Astorga
Sueros de Cepeda - Astorga
Donillas - Astorga
Porqueros - Astorga
Andiñuela-Astorga
Foncebadón - Astorga
Argañoso - Astorga
Pobladura de la Sierra-Astorga
Val de San Román - Astorga
Escuredo - Astorga
Morriondo - Astorga
Requejo de Pradorrey - Astorga
Tabladas - Astorga
Villar de Ciervos - Astorga
Piedras Albas - Astorga
Astorga - León, por Carrizo de la Ribera
Astorga-León, por N-120
Montealegre - Astorga
Astorga-León
Matanza - Astorga
Astorga - Benavente
Astorga - La Bañeza
Santa María de la Isla - Astorga
Castrillo de las Piedras - Astorga
Astorga - Sanchidrián
Astorga - Valladolid
La Baña - Astorga, por Corporales
La Baña - Astorga, por Iruela
Tabuyo del Monte - Astorga
Truchas - Astorga
Ponferrada - Astorga

ESTACIÓN AUTOBUSES LA BAÑEZA
Huerga de Frailes - La Bañeza
La Bañeza - León, por Benavides de Órbigo
La Bañeza - León
La Bañeza - León, por N-120
Villalís de la Valduerna - La Bañeza
La Bañeza - León, por Santa María del Páramo
La Bañeza - León, por Regueras y Azares
La Bañeza - Benavente
Astorga - La Bañeza
San Félix de la Vega - La Bañeza
Torneros de Jamuz - La Bañeza
Tabuyo del Monte - La Bañeza
Pinilla de la Valderia - La Bañeza
Alija del Infantado - La Bañeza
La Baña - La Bañeza
Laguna de Negrillos - La Bañeza

ESTACIÓN AUTOBUSES BÉJAR
El Cabaco - Béjar, por Sequeros
El Cabaco - Béjar, por La Alberca
Molinillo - Béjar (a la demanda)
Colmenar de Montemayor - Béjar
Ciudad Rodrigo - Béjar, por la Alberca
Candelario - Béjar
Salamanca - Béjar, servicio directo por Guijuelo
Béjar - Salamanca, por Ledrada
Béjar - Guijuelo
Béjar - Salamanca, con parada en todos los puntos del itinerario
Béjar - Salamanca, por Santibáñez
Aldeacipreste - Béjar
Montemayor del Río - Béjar
Sanchotello - Béjar
Béjar - Valladolid
Valdelageve - Béjar
Cespedosa - Béjar
Navamorales-Béjar
Béjar - Piedrahita
El Barco de Ávila - Béjar
Béjar-Ávila

ESTACIÓN AUTOBUSES BENAVENTE
Astorga - Benavente
La Bañeza - Benavente
Alcubilla de Nogales - Benavente
Alija del Infantado - Benavente
Benavente - León
Benavente - Valladolid
Benavente-Valladolid
Benavente - Valladolid, por Villalpando
Benavente - Valladolid, por Castromonte
Ávila - Benavente, por Aeropuerto de Valladolid- Villanubla
Milles de la Polvorosa - Benavente
Valderas - Benavente
Benavente - Zamora
Manganeses de la Lampreana - Benavente
Villalpando - Benavente
Benavente - Zamora
Barcial de la Loma - Benavente
Benavente - Palencia
Puebla de Sanabria - Benavente
Camarzana de Tera - Benavente
San Juanico el Nuevo - Benavente
Cubo de Benavente - Benavente, por Fuente Encalada
Cabañas de Tera - Benavente
Bercianos de Vidriales - Benavente
Olleros de Tera - Benavente, por Bercianos de Valverde
Olleros de Tera - Benavente
Villanueva de Azoague - Benavente
Puebla de Sanabria - Benavente, por Entrepeñas
Puebla de Sanabria - Benavente, por Manzanal de los Infantes
Puebla de Sanabria - Benavente, por Donadillo
Puebla de Sanabria - Benavente, por Peque
Puebla de Sanabria - Benavente, por Cernadilla, Valpariso
Molezuelas de la Carballeda - Benavente
Ferreras de Abajo - Benavente
Tábara - Benavente
Friera de Valverde - Benavente
Ferreras de Abajo - Benavente, por Burganes
Las Hedradas-Benavente
Ponferrada - Benavente

ESTACIÓN AUTOBUSES CIUDAD RODRIGO
La Albarca - Ciudad Rodrigo
Ciudad-Rodrigo - Salamanca
Aldea del Obispo - Ciudad-Rodrigo, por Fuentes de Oñoro
Aldea del Obispo - Ciudad-Rodrigo, por Alameda
Puerto Seguro - Ciudad Rodrigo
Villar de Ciervo - Ciudad Rodrigo
Herguijuela de Ciudad Rodrigo - Ciudad Rodrigo
Navasfrías - Ciudad Rodrigo
La Alberguería de Argañán - Ciudad Rodrigo
La Alberguería de Argañán - Ciudad Rodrigo, por Alamedilla
Torre de Don Miguel - Ciudad Rodrigo
Monsagro - Ciudad Rodrigo
Nuñomoral - Ciudad Rodrigo, por la Atalaya
Nuñomoral - Ciudad Rodrigo, por Cantarranas
Ciudad-Rodrigo - Salamanca, con parada en el cruce N-620/C-525
Ciudad-Rodrigo - Salamanca (directo)
Campanero - Ciudad-Rodrigo
Carpio de Azaba - Ciudad-Rodrigo
La Encina - Ciudad Rodrigo
Águeda del Caudillo - Ciudad Rodrigo
Ivanrey - Ciudad Rodrigo
Pascualarina - Ciudad Rodrigo
El Bodón - Ciudad Rodrigo
Monsagro - Ciudad Rodrigo
Fuentes de Oñoro (nuevo poblado) - Ciudad-Rodrigo
La Bouza - Ciudad-Rodrigo
Puerto Seguro - Ciudad Rodrigo
El Payo - Ciudad Rodrigo
Tamames - Ciudad Rodrigo
Ciudad-Rodrigo - Cruce de N-620/C-525

ESTACIÓN AUTOBUSES CUÉLLAR
El Olmo - Cuéllar
Matriz resultante del transbordo Fuentidueña - Cuéllar
Cuevas de Provanco - Cuéllar, por Vivar y Membibre
Cuevas de Provanco - Cuéllar, por Calabazas
Cuevas de Provanco - Cuéllar, por Laguna de Contreras
Cuevas de Provanco - Cuéllar, por Membibre
Camporredondo - Cuéllar
Campaspero - Cuéllar
Mata de Cuéllar - Cuéllar
Remondo - Cuéllar, por Chañe
Íscar - Cuéllar
Fresneda de Cuéllar - Cuéllar
Gomezserracín - Cuéllar
Navas de Oro - Cuéllar
Frumales - Cuéllar
Lastras de Cuéllar - Cuéllar
Zarzuela del Pinar - Cuéllar
Cuéllar - Navas de Oro - Segovia

ESTACIÓN AUTOBUSES GUARDO
Guardo - Cervera de Pisuerga - Aguilar de Campoo
Guardo - Palencia
Riaño-Guardo
Alba de los Cardaños - Guardo
Velilla del Río Carrión - Poblado Terminor - Guardo
Villanueva de Abajo - Guardo
Santana - Guardo
San Pedro de Cansoles - Guardo
Villaverde de la Peña - Guardo
Guardo - Valladolid

ESTACIÓN AUTOBUSES PONFERRADA
Ponferrada -Astorga - León
Ponferrada - León, por A-6
Ponferrada - León, por A-12 y A-6
Bembibre - Ponferrada
Bembibre - Ponferrada
Toreno - Ponferrada
San Román de Bembibre - Ponferrada
Villablino - Ponferrada, por Susaño y Páramo del Sil
Cabrillanes - Ponferrada, por Corbón
Villablino - Ponferrada, por Corbón
Matavenero y Poibueno - Ponferrada
Villanueva de Valdueza - Estación de Autobuses - Ponferrada
San Clemente de Valdueza - Estación de Autobuses - Ponferrada
Villar de los Barrios - Estación de Autobuses - Ponferrada
Molinaseca - Ponferrada
Riego de Ambrós - Ponferrada
Peñalba de Santiago - Ponferrada
Tejedo del Sil - Ponferrada
Salientes - Palacios del Sil - Ponferrada
Salentinos - Páramo del Sil - Ponferrada
Cobrana - Ponferrada
Fresnedo - Ponferrada
Peñalba de Santiago - Ponferrada, por San Esteban de Valdueza
Bouzas - Ponferrada
Palacios de Compludo - Ponferrada
Toreno - Ponferrada
Silván - Ponferrada
Lillo del Bierzo - Ponferrada
San Juan de la Mata - Ponferrada
Lillo del Bierzo, por San Juan de la Mata - Ponferrada
El Barco de Valdeorras - Ponferrada, por San Justo
Puente de Domingo Flórez - Ponferrada
Total de los Vados - Ponferrada, por Posada y Dehesas
Total de los Vados - Ponferrada, por Sorribas y Cacabelos
Villadepalos - Ponferrada, por Cacabelos
Total de los Vados - Ponferrada, por Cacabelos y Villadepalos
Total de los Vados - Ponferrada, por Pol. Ind. Camponaraya y Posada
El Barco de Valdeorras - Ponferrada
Magaz de Arriba - Ponferrada
Villafranca del Bierzo - Ponferrada
Ozuela - Ponferrada
Villavieja - Ponferrada
Becerrea - Ponferrada



Hospital de Órbigo - Ponferrada
Ponferrada-Astorga
El Castro-Ponferrada
Ponferrada-Benavente

ESTACIÓN AUTOBUSES VILLABLINO
Villablino-León, por Autopista
Villablino-León, por Autopista y C-623
Villablino-León, por Rioseco y Torrebarrio
Villablino - Ponferrada, por Susaño y Páramo del Sil
Villablino - Ponferrada, por Corbón

En resumen, aproximadamente 47% de las rutas de transporte regular y transporte a la demanda, que prestan sus servicios en el territorio de Castilla y León, tienen su origen o destino en las principales estaciones de autobuses de la Comunidad Autónoma.

3.5. OTROS MODOS DE TRANSPORTE

En Castilla y León, el transporte de viajeros por carretera confluye con otros modos de transporte que se describen a continuación:

A. Transporte ferroviario

La competencia sobre las infraestructuras y servicios ferroviarios corresponde al Estado que las ejerce a través de ADIF y de RENFE Operadora, respectivamente.

En Castilla y León existe una extensa red de ferrocarril por donde transcurre la mayor parte del transporte ferroviario de la mitad norte de España. Esta red comunica las principales provincias de la Comunidad Autónoma y enlaza nuestro territorio con el resto de Comunidades Autónomas colindantes y con Portugal.

Castilla y León es una de las Comunidades Autónomas en las que coexisten líneas de ancho métrico (o “vía estrecha”, que se ciñe a las provincias de León, Burgos y Palencia a través de la línea “León-Guardo” y “León-Bilbao”), de ancho ibérico (por las que discurren los servicios de media distancia convencional) y de ancho internacional (en las que circulan los trenes de alta velocidad AVE y AVANT). Los trenes ALVIA se caracterizan por recorrer trayectos que combinan tramos de alta velocidad con tramos a menor velocidad sobre vías de ancho ibérico).

La alta velocidad llegó a Castilla y León en el año 2007 con el trayecto Madrid-Segovia-Valladolid. Actualmente, además de este trayecto, existe el AVE Madrid- León; los servicios AVANT Madrid –Segovia-Valladolid, y Salamanca-Segovia-Madrid. Así mismo, circulan trenes ALVIA con servicios en Castilla y León a través de los trayectos Madrid-Ponferrada, Madrid-Salamanca, Madrid-Zamora, Madrid- Santander, Madrid - San Sebastián- Irún y Madrid – Vitoria. Actualmente, las estaciones de ferrocarril a las que llegan servicios de alta velocidad están ubicadas en León, Medina del Campo, Palencia, Salamanca, Segovia, Valladolid y Zamora.

El tráfico ferroviario de viajeros con origen o destino en Castilla y León para los años 2016, 2017 Y 2018 se puede desglosar en AVE-larga distancia y en cercanías - media distancia.

Tráfico AVE-larga distancia:

Provincia	Viajeros con origen Castilla y León			Viajeros con destino Castilla y León		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Ávila	1.449	1.424	1.414	2.094	1.886	1.818
Burgos	152.815	155.174	160.888	150.135	154.567	158.976
León	392.747	398.911	435.576	411.899	423.944	456.150
Palencia	168.409	168.756	180.658	162.737	165.487	174.191
Salamanca	162.831	175.123	182.200	163.135	171.248	178.963
Segovia	67.807	71.255	79.387	73.277	81.400	93.239
Soria	0	0	0	0	0	0
Valladolid	318.473	315.564	334.151	341.504	327.462	346.241
Zamora	86.144	84.740	96.501	84.351	84.164	96.681
Castilla y León	1.350.675	1.370.947	1.470.775	1.389.132	1.410.158	1.506.259

Fuente: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Renfe Operadora)

Tráfico cercanías-media distancia:

Provincia	Viajeros con origen Castilla y León			Viajeros con destino Castilla y León		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Ávila	366.696	366.125	383.562	368.658	369.626	388.251
Burgos	127.054	127.182	126.432	129.180	127.278	133.612
León	135.568	140.821	133.038	133.220	136.634	134.349
Palencia	163.316	165.070	162.782	173.470	172.905	166.792
Salamanca	199.821	188.955	199.536	207.515	199.253	210.403
Segovia	476.009	503.685	520.782	468.868	492.710	507.733
Soria	21.697	21.906	22.477	21.565	21.782	22.604
Valladolid	1.036.121	1.063.025	1.113.467	1.006.198	1.045.939	1.082.826
Zamora	10.169	9.466	9.094	10.568	10.038	9.747
Castilla y León	2.536.451	2.586.235	2.671.170	2.519.243	2.576.165	2.656.317

Fuente: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Renfe Operadora)

En resumen, en el año 2018 existe un mayor tráfico en el transporte ferroviario de cercanías-media distancia en relación con el transporte AVE-larga distancia. En larga distancia los viajeros que más han utilizado el transporte ferroviario, tanto con origen como con destino en Castilla y León, son los de la provincia de León, seguido por Valladolid. Habiéndose producido un incremento en el número de viajeros a lo largo de los años en el global de Castilla y León.

El transporte de cercanías media distancia también ha experimentado un incremento de viajeros entre 2016 y 2018. Los viajeros, tanto con origen, como con destino en Castilla y León, que más han utilizado cercanías-media distancia en el año 2018 son los de la provincia de Valladolid, seguido por las provincias de Segovia y Ávila.

Tanto en AVE-larga distancia, como en cercanías-media distancia, los viajeros de la provincia de Valladolid, con origen o con destino en Castilla y León, son los que más han utilizado el transporte ferroviario, representando un poco más del 22%, del total de viajeros de Castilla y León, en el caso del AVE larga distancia e incrementándose hasta el 41% en cercanías media distancia.

B. Transporte aéreo

En Castilla y León existen 4 aeropuertos, situados en las provincias de Burgos, León, Salamanca y Valladolid.

- ✚ Aeropuerto de Villafría (Burgos): Es un aeropuerto español de AENA, situado en la zona este de la ciudad de Burgos.
- ✚ Aeropuerto de León: Es un aeropuerto español de AENA, situado en la localidad de La Virgen del Camino, entre los municipios de Valverde la Virgen y San Andrés del Rabanedo, a 6 km de la ciudad de León.
- ✚ Aeropuerto de Matacán (Salamanca): Es un aeropuerto público español y base aérea del Ejército del Aire, situado en los términos municipales de Machacón, Calvarrasa de Abajo y Villagonzalo de Tormes, a 17 Km de la ciudad de Salamanca.
- ✚ Aeropuerto de Valladolid: Es una base aérea abierta al tráfico civil y militar, situado en el municipio de Villanubla, a 10 km de la ciudad de Valladolid.

La competencia en infraestructuras aeroportuarias y en la gestión de los aeropuertos corresponde al Estado que la ejerce a través de AENA y la Dirección General de Aviación Civil. Los cuatro aeropuertos de Castilla y León pertenecen a la Red de interés general, calificada como tal por el Gobierno de la Nación.

En la siguiente tabla se recoge el tráfico total por Aeropuertos de Castilla y León en los vuelos tanto de interior como internacionales en los años 2016-2017-2018 (Pasajeros):

Provincia	Año	Interior				Internacional				Total
		Regular	No regular	Otro	Total	Regular	No regular	Otro	Total	
Burgos	2016	8	2.265	2.067	4.340	0	143	199	342	4.682
	2017	0	2.631	2.869	5.500	0	190	243	433	5.933
	2018	5.383	2.225	2.544	10.152	0	39	150	189	10.341
León	2016	28.852	466	520	29.838	0	6.680	36	6.716	36.554
	2017	37.040	887	498	38.425	0	5.919	45	5.964	44.389
	2018	48.461	704	425	49.590	1	6.295	60	6.356	55.946
Salamanca	2016	6.009	5.192	2.464	13.665	2	1.823	36	1.861	15.526
	2017	2.593	4.649	2.767	10.009	0	4.995	23	2.018	15.027
	2018	0	6.849	2.245	9.094	0	5.533	22	5.555	14.649
Valladolid	2016	193.008	6.799	3.704	203.511	138	27.287	932	28.357	231.868
	2017	189.681	7.651	5.311	202.643	0	23.740	886	24.626	227.269
	2018	215.674	5.248	4.953	225.875	1.113	25.519	764	27.396	253.271
Castilla y León	2016	227.877	14.722	8.755	251.354	140	35.933	1.203	37.276	288.630
	2017	229.314	15.818	11.445	256.577	0	34.844	1.197	33.041	292.618
	2018	269.518	15.026	10.167	294.711	1.114	37.386	996	39.496	334.207

FUENTE: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Ministerio de Fomento, "Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles").

Como se observa en la tabla, el mayor tráfico de pasajeros se realiza desde el Aeropuerto de Valladolid, con casi un 76% sobre el total del tráfico de Castilla y León en el año 2018, seguido muy de lejos por el aeropuerto de León con un 16 %.

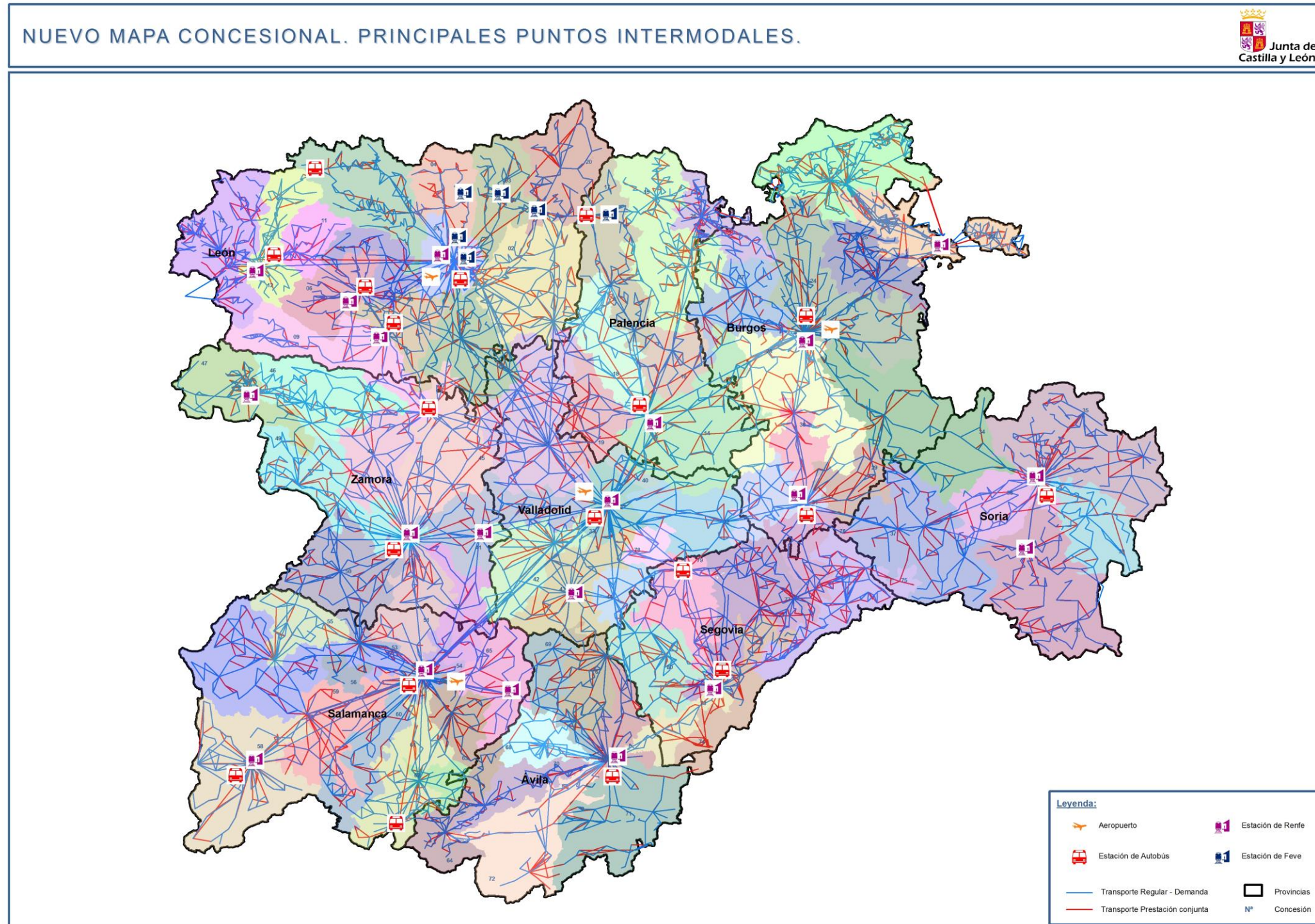
En cuanto a la tipología del vuelo se realizan más viajes en los vuelos regulares del interior nacional.

A nivel nacional los datos están muy alejados de los datos a nivel autonómico, tal y como se muestra a continuación

España	2016	67.262.169	494.380	223.335	67.979.884	148.417.629	13.698.509	239.421	162.355.559	230.335.443
	2017	72.791.818	446.706	202.100	73.440.624	162.497.149	13.164.192	265.300	175.926.641	249.367.265
	2018	80.177.610	370.932	226.638	80.775.180	170.921.551	11.891.710	282.373	183.095.634	263.870.814

FUENTE: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Ministerio de Fomento, "Tráfico Comercial en los Aeropuertos Españoles")

En el siguiente mapa se recogen los principales puntos intermodales de la Comunidad Autónoma de Castilla y León:



Fuente: Datos abiertos Cyl

4. DATOS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

A continuación se recogen otra serie de datos relevantes en el sector del transporte por carretera, datos tanto a nivel de Castilla y León como a nivel nacional:

Número de empresas en Castilla y León

Un dato importante a tener en cuenta es el número de empresas que hay en Castilla y León. En la siguiente tabla se recogen las empresas de Castilla y León desglosadas por actividad:

	Castilla y León	Ávila	Burgos	León	Palencia	Salamanca	Segovia	Soria	Valladolid	Zamora
Número de empresas	161.986	10.170	26.031	31.276	10.024	22.373	10.793	5.689	33.998	11.632
Industria	11.976	705	1.834	2.241	742	1.839	826	512	2.249	1.028
Construcción	23.627	1.833	3.608	4.849	1.496	3.007	1.787	865	4.188	1.994
Comercio, transporte y hostelería	64.747	4.465	9.544	12.955	4.352	8.972	4.487	2.209	12.744	5.019
Total servicios:	61.636	3.167	11.045	11.231	3.434	8.555	3.693	2.103	14.817	3.591
1. Información y comunicaciones	1.650	62	224	320	80	237	119	43	484	81
2. Actividades financieras y de seguros	3.699	232	493	801	259	503	225	119	816	251
3. Actividades inmobiliarias	5.562	237	1.307	792	196	795	229	306	1.458	242
4. Actividades profesionales y técnicas	23.084	1.216	3.172	4.378	1.308	3.247	1.547	741	6.042	1.433
5. Educación, sanidad y servicios sociales	11.476	574	1.599	2.298	653	1.801	696	371	2.804	680
6. Otros servicios personales	16.165	846	4.250	2.642	938	1.972	877	523	3.213	904

Fuente: INE. Año 2018

La provincia con mayor número de empresas de la Comunidad es Valladolid con 33.998 empresas, lo que representa casi un 21% de las empresas de Castilla y León. El número de empresas de Valladolid es superior a la del resto de las provincias en todas las ramas de la actividad, excepto en la Construcción y Comercio, transporte y hostelería sólo superada por León.

La provincia con menor número de empresas corresponde a Soria con 5.689 empresas que representan el 3,51% de las empresas de Castilla y León.

El número de empresas de Castilla y León representa casi un 5% del número de empresas a nivel nacional en el año 2018.

	Castilla y León	España
Nº de empresas	161.986	3.337.646

Fuente: INE. Año 2018

Número de empresas de transporte y vehículos en Castilla y León.

En concreto, en el sector del transporte público por carretera de Castilla y León, a 31 de diciembre de 2019, hay las siguientes empresas y vehículos:

ACTIVIDAD	CASTILLA Y LEÓN		ESPAÑA		PARTICIPACIÓN EN % DE CASTILLA Y LEÓN EN EL TOTAL NACIONAL	
	EMPRESAS	VEHÍCULOS	EMPRESAS	VEHÍCULOS	EMPRESAS	VEHÍCULOS
T.PÚBLICO VIAJEROS AUTOBÚS	208	2.452	3.154	41.276	6,59	5,9
TAXIS	2.087	2.329	59.381	63.296	3,51	3,54
VTC	64	271	1.647	16.302	3,89	1,66
T. PÚB. AMBULANCIAS	19	1.558	255	10.214	7,45	15,25
T. PÚB. MERCANCÍAS PESADO	5.517	22.156	70.272	316.375	7,85	7
T. PÚB. MERCANCÍAS LIGERO	1.193	1.897	30.820	55.065	3,87	4,45
T. PRIVADO DE MERCANCIAS	5.490	10.181	60.403	112.920	9,09	9,02
OPERADORES DE TRANSPORTE	433	0	7.212	0	6	0
TOTAL	15.011	40.844	233.144	615.448	6,44	6,64

Fuente: Ministerio de Fomento (SITRAN) 31 de diciembre de 2019

Desde un punto de vista empresarial, Castilla y León cuenta con 15.011 empresas dedicadas al transporte por carretera, 12.633 se dedican al transporte de mercancías y 2.378 al de viajeros. La actividad del transporte emplea una flota de 40.844 vehículos, 34.234 se dedican al transporte de mercancías y 6.610 al de viajeros.

Es el transporte de mercancías el que aglutina mayor peso específico dentro del sector, representando el 84,16% de las empresas y empleando el 83,82% de la flota, mientras que el transporte de viajeros representa el 15,84% de las empresas y el 16,18% de la flota.

Vehículos matriculados por tipo y provincia

Del Anuario Estadístico de Castilla y León para 2019 se obtienen los datos del parque de vehículos (autobuses) por año y por provincia de la Comunidad. León, Salamanca y Valladolid son las provincias que presentan un mayor número de autobuses en su parque de vehículos.

El parque de vehículos en el año 2018 de Castilla y León representa un 5,06% del total de autobuses de todo el territorio nacional.

Provincia	Años	Autobuses
Ávila	2016	107
	2017	109
	2018	111
Burgos	2016	476
	2017	480
	2018	478
León	2016	638
	2017	645
	2018	644
Palencia	2016	254
	2017	267
	2018	266
Salamanca	2016	497
	2017	501
	2018	517
Segovia	2016	330
	2017	349
	2018	314
Soria	2016	104
	2017	104
	2018	106
Valladolid	2016	573
	2017	612
	2018	617
Zamora	2016	236
	2017	231
	2018	233
Castilla y León	2016	3.215
	2017	3.298
	2018	3.286
España	2016	60.252
	2017	63.589
	2018	64.905

FUENTE: Anuario Estadístico Castilla y León 2019 (Ministerio del Interior, "Anuario Estadístico").

 **Matriculaciones por tipo de vehículo y provincia**

Provincia	Años	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Otros vehículos	Total
Ávila	2016	221	7	1.535	144	48	1	1.956
	2017	241	4	1.638	146	53	4	2.086
	2018	266	7	1.906	141	42	6	2.368
Burgos	2016	918	24	7.226	447	294	15	8.924
	2017	1.056	66	7.588	383	251	44	9.388
	2018	1.098	12	8.295	459	259	55	10.178
León	2016	886	25	6.199	615	270	14	8.009
	2017	932	31	7.022	581	211	17	8.794
	2018	1.068	18	7.541	678	197	27	9.529
Palencia	2016	262	15	2.315	180	81	50	2.903
	2017	253	18	2.051	112	108	95	2.637
	2018	290	10	1.692	130	64	107	2.293
Salamanca	2016	802	30	8.036	499	130	56	9.553
	2017	963	36	8.825	445	147	117	10.533
	2018	1.069	32	9.489	466	133	123	11.312
Segovia	2016	243	36	1.491	121	83	8	1.982
	2017	184	27	1.676	109	109	28	2.133
	2018	232	17	1.844	127	95	25	2.340
Soria	2016	241	4	1.332	119	131	3	1.830
	2017	303	11	1.404	114	190	3	2.025
	2018	279	2	1.462	124	150	8	2.025
Valladolid	2016	1.200	35	10.238	1.165	243	16	12.897
	2017	1.037	61	10.801	951	216	26	13.092
	2018	1.204	26	9.758	1.133	239	35	
Zamora	2016	300	14	1.930	198	46	4	2.492
	2017	292	7	1.987	155	42	5	2.488
	2018	321	7	1.980	200	39	6	2.553
Castilla y León	2016	5.073	190	40.302	3.488	1.326	167	50.546
	2017	5.261	261	42.992	2.996	1.327	339	53.176
	2018	5.827	131	43.967	3.458	1.218	392	42.598
España	2014	123.111	2.115	890.125	114.600	14.431	1.743	1.146.125
	2015	159.973	2.954	1.094.117	137.228	19.990	2.911	1.417.173
	2016	170.041	3.760	1.230.104	160.978	20.858	4.135	1.589.876
	2017	186.837	4.038	1.342.011	144.955	19.734	6.570	1.704.145
	2018	211.372	3.848	1.424.758	165.194	17.944	8.440	1.831.556

Fuente: Anuario Estadístico de Castilla y León 2019 (Ministerio del Interior, "Anuario Estadístico")

 **Toneladas transportadas con origen o destino en Castilla y León (miles de toneladas)**

Más de 141 millones de toneladas se transportaron en 2018 con origen o destino en Castilla y León, lo que supone cerca de 400.000 toneladas al día. Se transportaron 1.655.000 toneladas menos que en 2017.

TOTAL 2018	INTRARREGIONAL			INTERREGIONAL			INTERNACIONAL		
	TOTAL	INTRA- MUNICIPAL	INTER- MUNICIPAL	TOTAL	RECIBIDO	EXPEDIDO	TOTAL	RECIBIDO	EXPEDIDO
141.130	75.334	14.522	60.812	61.766	29.219	32.547	4.030	2.004	2.026

Fuente: Ministerio de Fomento (Observatorio del transporte).

Si se compara el primer trimestre de 2018 con el primer trimestre de 2019, se puede decir que el sector del transporte de mercancías en Castilla y León cerró el primer trimestre de 2019 con un crecimiento del 14,82 por ciento en las mercancías que se movieron por las carreteras de la Comunidad, las cuales superaron los 35,8 millones de toneladas, la cifra más elevada para este período desde 2011, según los datos que maneja el Ministerio de Fomento.

Así mismo, se observa que los flujos de transporte entre Castilla y León y el mercado internacional registraron un descenso en el inicio de 2019 (se redujeron un 9,42 por ciento); en cambio se ha apostado por operaciones en el ámbito inter autonómico que aumentaron un 18,2 por ciento e intra autonómico con un 13,3 por ciento.

PERÍODO	TOTAL	INTRARREGIONAL			INTERREGIONAL			INTERNACIONAL		
		TOTAL	INTRA- MUNICIPAL	INTER- MUNICIPAL	TOTAL	RECIBIDO	EXPEDIDO	TOTAL	RECIBIDO	EXPEDIDO
1º trimestre de 2018	31.208	16.123	4.035	12.088	14.089	6.994	7.095	995	548	448
1º trimestre de 2019	35.834	18.274	2.497	15.777	16.659	7.741	8.918	901	466	436
Variación %	14,82	13,34	-38,11	30,51	18,24	10,68	25,69	-9,42	-14,94	-2,66

Fuente: Ministerio de Fomento (Observatorio del transporte).

A nivel nacional, se hace referencia al número de activos ocupados y parados, por un lado y al número de ocupados por modos de transporte:

Activos ocupados y parados: total nacional

PERÍODO	ACTIVOS (miles)			OCUPADOS (miles)			PARADOS (miles)			TASA PARO (%)		
	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	HOMBRES	MUJERES
2018	22.807	12.207	10.600	19.328	10.532	8.796	3.480	1.675	1.805	15,26	13,72	17,03
2017	22.742	12.172	10.570	18.824	10.266	8.558	3.917	1.906	2.011	17,22	15,66	19,03
2016	22.823	12.214	10.609	18.342	10.001	8.341	4.481	2.213	2.268	19,63	18,12	21,38

Fuente: Ministerio de Fomento

Ocupados por modo de transporte: total nacional

PERÍODO	TOTALES			TOTALES OCUPADOS POR MODO DE TRANSPORTE			
	TOTAL	HOMBRES	MUJERES	TERRESTRE	MARÍTIMO	AÉREO	ANEXOS
2018	876	733	143	589	22	46	218
2017	827	690	137	561	20	42	204
2016	821	682	139	567	22	38	194

Fuente: Ministerio de Fomento

Consumo de carburantes: total nacional

PERÍODO	CONSUMO DE CARBURANTES (miles de toneladas)		
	GASOLINA	GASOIL DE LOCOMOCIÓN	QUEROSENO
2018	5.087	23.559	6.685
2017	4.857	23.087	6.413
2016	4.755	22.517	5.894

Fuente: Ministerio de Fomento

5. SISTEMA VIGENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA E INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DE CASTILLA Y LEÓN.

La configuración de la red de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León parte del conocimiento de la situación existente para poder diseñar los nuevos servicios de transporte público de forma coherente y más acorde con las necesidades y características de la movilidad actual.

5.1. ORIGEN SITUACIÓN ACTUAL

La totalidad de las concesiones de transporte de viajeros por carretera se establecieron conforme a la legislación promulgada en la primera mitad del siglo pasado (y que estuvo vigente hasta la aprobación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres.)

La legislación reguladora del transporte por carretera data, en sus normas básicas del año 1947, con la Ley de 27 de diciembre de 1947 sobre ordenación de los transportes mecánicos por carretera, en la que se atribuía a los transportes por carretera una misión complementaria del transporte ferroviario.

De acuerdo a la citada legislación el prestatario del servicio determinaba las condiciones de explotación, limitándose la Administración a otorgar la concesión al solicitante en las condiciones por él establecidas. El concesionario tenía garantizada contractual y normativamente la actualización permanente de dichas condiciones, en el que la única limitación era que el recorrido de la concesión no debía ser coincidente con ninguna línea ferroviaria. El Mapa de transportes existente tenía escasa racionalidad.

Visto los antecedentes y con la aprobación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, se estableció un punto cero en la regulación del transporte terrestre.

La citada Ley realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican,

de forma global a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril.

El diseño con esta ley, de un sistema común de transportes, presidido por un marco normativo homogéneo, aunque compatible con los distintos desarrollos que las diferentes situaciones territoriales implique, se complementa con una delegación prácticamente total de las competencias ejecutivas, y aun normativas, que deban realizarse a nivel autonómico y local.

Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general se regulan en los artículos 70 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio:

- *Artículo 70*

“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.

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

- **Artículo 71.**

“Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, pudiendo ser utilizados, sin discriminación, por cualquier persona que lo desee en las condiciones establecidas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Como regla general, la prestación de los mencionados servicios se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características.

En lo no previsto en esta ley ni en la reglamentación de la Unión Europea acerca de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera o en las normas reglamentarias dictadas para la ejecución y desarrollo de tales disposiciones, la gestión de los referidos transportes se regirá por las reglas establecidas en la legislación general sobre contratación del sector público que resulten de aplicación a los contratos de gestión de servicios públicos.”

- **Artículo 72.**

1. *Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo en los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés general.*

En consecuencia, los nuevos servicios que sean creados no podrán incluir tráficos que ya se encuentren atendidos por otros preexistentes.

Tampoco procederá el establecimiento de un nuevo servicio cuando la escasa entidad de los núcleos de población que habría de atender y su proximidad geográfica con los que ya vienen siendo atendidos por otro servicio no permitan definir un tráfico significativamente distinto.

2. A los efectos señalados en el punto anterior, los tráficos constitutivos de cada servicio vendrán determinados por la relación de localidades o núcleos de población diferenciados entre los que se realiza el transporte, efectuando parada los vehículos para tomar y dejar a los viajeros que se desplacen entre los mismos.

Únicamente se tendrán en cuenta, a efectos de la apreciación de posibles coincidencias, las paradas de los servicios preexistentes entre las que estuvieran autorizados tráficos en el momento en que se inicie la tramitación del nuevo servicio.

3. Antes de iniciar el procedimiento tendente a la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente que incluyese tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma, la Administración General del Estado deberá solicitar el informe de aquélla acerca del mantenimiento de los mencionados tráficos dentro de ese servicio o su posible segregación como servicio independiente de competencia autonómica.

4. 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.”

Las actuales autorizaciones especiales, denominadas AECL, fueron otorgadas según lo dispuesto en el artículo 87 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, y de los artículos 100 y 101 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El citado artículo 87 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, fue suprimido por el apartado cuarenta y ocho del artículo primero de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Por lo que respecta a los transportes regulares de viajeros de uso especial, únicamente pueden prestarse cuando se cuente con una autorización especial otorgada por la Administración, que habilite para ello.

El otorgamiento de dichas autorizaciones se llevará a cabo de conformidad a lo que reglamentariamente se establezca y estará supeditado a que la empresa transportista haya convenido previamente con las personas usuarias o sus representantes la realización del transporte a través del oportuno contrato o precontrato.

Las autorizaciones para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgarán por el plazo a que se refiera el contrato con los usuarios, sin perjuicio de que la Administración pueda exigir su visado con una determinada periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.

Por otro lado, hay que señalar que el Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, regula en su Título IV el transporte público en automóviles de turismo (taxi). Se determinan las reglas de coordinación del otorgamiento de la correspondiente licencia municipal de transporte urbano y la autorización de transporte interurbano, a fin de que salvo casos excepcionales, los taxistas dispongan de ambas.

Así mismo, los transportes públicos en vehículos de turismo, están regulados en Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, que prevé en su artículo 44 el otorgamiento de autorizaciones interurbanas de taxi, y de forma similar a la anterior Ley 15/2002 de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León (actualmente derogada), en el artículo 46 en relación con la contratación, se prevé que en aquellos municipios que no se hallen debidamente atendidos por servicios públicos regulares de viajeros por carretera de uso general, atendiendo a sus especiales

características geográficas, de población, actividad económica y débil tráfico, la consejería competente en materia de transportes podrá autorizar que el transporte en taxi interurbano se efectúe dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendario y horarios prefijados, de acuerdo con el régimen de explotación que se prevea.

Asimismo, la citada ley permite otorgar autorizaciones interurbanas habilitantes a automóviles turismo para la realización de servicios interurbanos que estén incluidos en un contrato de transporte regular de viajeros de uso general, siempre que el titular de la autorización sea el mismo que el del contrato, y el vehículo se adscriba de manera exclusiva a dicho contrato.

El 9 de noviembre de 2009 se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León el Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León.

Debido a la grave situación de la actividad económica y del empleo por la que se atravesaba en ese momento en Castilla y León, se pusieron en marcha diversas medidas urgentes para garantizar la estabilidad del sistema concesional de transportes terrestres, que se concretaron en la convalidación de las concesiones por otras que incorporen las oportunas modificaciones, ampliaciones y mejoras en las condiciones de prestación del servicio.

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

Tal y como se recoge en la exposición de motivos del Decreto-Ley, los motivos y necesidades que hacían necesario la adopción de estas medidas eran entre otros: necesidad de un sistema de transportes eficiente y con menor coste posible para los presupuestos públicos, garantizar la igualdad de acceso a los servicios de transporte, con especial atención a

las personas con movilidad reducida y a los habitantes que residen en zonas de baja densidad de población o más aisladas de Castilla y León.

Por otra parte se necesitaba una adecuación de las concesiones a la movilidad real actualizada de la Comunidad Autónoma, asegurando el equilibrio económico de las mismas, evitando el riesgo de desaparición de concesiones de carácter rural, con el consiguiente abandono de los servicios a los núcleos de estos ámbitos.

Y por último la necesidad de desarrollar y extender a toda la Comunidad de Castilla y León del modelo de Transporte a la Demanda.

La convalidación de las concesiones llevaba aparejada la aceptación expresa de una serie de obligaciones por parte de los concesionarios titulares. Dichas obligaciones eran las siguientes:

- Prestación por cuenta del concesionario de nuevos servicios regulares de uso general, preferentemente de transporte a la demanda, a incorporar a la concesión convalidada.
- Tener adaptado un 20% de la flota a las condiciones básicas de accesibilidad establecidas en el segundo apartado del Anexo IV.2 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, con un mínimo de un vehículo.

Esta obligación debía ser cumplida antes de los 6 meses del vencimiento del plazo de la concesión a convalidar, y mantener su cumplimiento hasta la finalización de la concesión convalidada.

- Los vehículos adscritos a la concesión no podrían superar la antigüedad de 16 años.

Esta obligación debía ser cumplida antes de los 6 meses del vencimiento del plazo de la concesión a convalidar, y mantener su cumplimiento hasta la finalización de la concesión convalidada.

- El concesionario debía implantar a su costa, al ser requerido para ello por la Consejería competente por razón de la materia, la imagen corporativa que al efecto se indicase.

5.2. SISTEMA DE TRANSPORTE ACTUAL

El transporte por carretera cubre más del 90% de los desplazamientos que se producen en el transporte interior de viajeros, destacando el vehículo privado sobre el resto de los modos de transporte. El uso de vehículo privado proporciona más inconvenientes que ventajas, por el aumento de los tiempos de viajes, -debido sobre todo a la congestión del tráfico-, los riesgos de accidentes, el incremento de la emisión de gases efecto invernadero, el impacto ambiental...

Sin embargo, dentro de los sistemas colectivos de transporte público, el autobús es el modo dominante por su versatilidad, eficiencia, seguridad, capilaridad y rentabilidad social. Llega prácticamente a todos los puntos o poblaciones de Castilla y León, cubre toda clase de demandas y es capaz de dar respuesta a las necesidades de movilidad de la población especialmente cautiva del transporte público.

La red viaria cumple con una importante función estratégica en el desarrollo de un territorio permitiendo una comunicación eficiente entre los diferentes centros de interés de la Comunidad Autónoma. Las infraestructuras viarias son elementos vertebradores de un territorio, condicionando el desarrollo económico y social, permitiendo mejorar la competitividad económica y la fijación de la población en la Comunidad Autónoma. Todos ello, indispensable para el progreso y desarrollo de Castilla y León.

La red de carreteras de Castilla y León se clasifica en dos categorías: red básica y red complementaria. La red básica atiende al tráfico de largo recorrido y asegura la comunicación entre los principales núcleos de población, el resto de carreteras conforman la red complementaria, que a su vez se subdivide en preferente y local. (Hay otros tramos de pequeña longitud y sin funcionalidad en la red autonómica, que son los tramos denominados sin clasificar).

En Castilla y León hay 11.275,36 km de red clasificada, tanto de red básica como de red complementaria. A nivel provincial, Burgos es la provincia con mayor número de kilómetros de

carretera. (1.819,77 km), siendo la provincia de Segovia la que presenta un número menor de kilómetros de carreteras (765,15km).

	RED BASICA	RED COMPLEMENTARIA		TOTAL RED CLASIFICADA
	Km	Preferente Km	Local Km	Km
AVILA	228,77	426,59	331,00	986,36
BURGOS	346,79	769,40	703,58	1.819,77
LEON	480,77	739,60	558,89	1.779,26
PALENCIA	356,52	396,79	777,13	1.530,44
SALAMANCA	258,90	653,94	350,62	1.263,46
SEGOVIA	233,46	255,72	275,97	765,15
SORIA	216,74	411,36	270,77	898,87
VALLADOLID	259,95	378,06	448,04	1.086,05
ZAMORA	202,80	465,67	477,54	1.146,01
TOTALES	2.584,69	4.497,13	4.193,54	11.275,36

Fuente: Portal Web de la Junta de Castilla y León.

La red de carreteras de Castilla y León conecta a la Comunidad Autónoma con el resto de España principalmente a través de las radiales (A1 y A6), así como otras autovías, destacando:

- Autovía del Norte (A1): es una de las vías de comunicaciones más transitadas del país, ya que es uno de los principales ejes norte-sur. Atraviesa la Comunidad por la provincia de Burgos.
- Autovía del Noroeste (A6): comunica la Comunidad de Madrid con Galicia, pasando por Castilla y León.
- Autovía de Castilla (A62): es una autovía española perteneciente a la Red de Carreteras del Estado que discurre desde Burgos hasta Fuentes de Oñoro, en la frontera con Portugal, a través de las provincias de Burgos, Palencia, Valladolid, Zamora y Salamanca.
- Autovía de la Plata (A66): Atraviesa España de norte a sur de Gijón a Sevilla, pasando por León, Zamora y Salamanca.

- Autovía del Duero (A11): Es una autovía en construcción que conectará el este y el oeste de la mitad norte peninsular, uniendo Soria con Valladolid, Zamora y la frontera portuguesa.

Existen, así mismo otras carreteras que desempeñan un papel secundario en el sistema de transporte, comunicando fundamentalmente la red principal con importantes cabeceras de comarca.

El transporte de viajeros por carretera es el modo más económico para los viajeros, respetuoso con el medio ambiente y el más seguro, medido en términos de viajeros/km transportados.

Para analizar la situación del sistema actual del transporte se recogen a continuación alguna de las principales estadísticas del sector:

En la tabla siguiente se recoge el tráfico en la red de carreteras del Estado, es decir la longitud total recorrida por los autobuses, medida en vehículos kilómetro, tanto a nivel de provincias de Castilla y León, como a nivel nacional en el período 2014-2018 (último año del que se disponen datos).

Tráfico en la red de carreteras del Estado												
Longitud total recorrida por autobuses (millones de vehículos/km)												
Años	Ávila	Burgos	León	Palencia	Salamanca	Segovia	Soria	Valladolid	Zamora	CyL	España	%CyL
2014	16,4	21,4	20,2	6,8	16,2	15,3	7,4	20,5	13,4	137,6	1.076,5	12,78%
2015	16,3	22,4	21,9	7,2	16,7	18,2	7,7	24,1	15,7	150,2	1.279,4	11,74%
2016	17,6	39,3	23,9	2,5	13,4	43,7	3,5	22,8	14,5	181,2	1.309,7	13,84%
2017	9,2	22,0	16,2	5,1	13,7	13,8	9,4	22,6	15,0	127,0	834,7	15,22%
2018	8,6	24,3	15,6	6,2	12,4	12,1	7,2	22,4	16,5	125,3	870,9	14,39%
△ 2017/2018	-6,5%	10,5%	-3,7%	21,6%	-9,5%	-12,3%	-23,4%	-0,9%	10,0%	-1,3%	4,3%	
△ 2012/2018	-47,6%	13,6%	-22,8%	-8,8%	-23,5%	-20,9%	-2,7%	9,3%	23,1%	-8,9%	-19,1%	

Fuente: Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento

En relación al tráfico en la red de carreteras del Estado, medido en vehículos km, se tiene en cuenta el tráfico de todo tipo de autobuses, tanto transportes discrecionales como transportes regulares. Y se incluyen las líneas de competencia estatal y las líneas de competencia autonómica.

Se observa en la tabla que el tráfico, a nivel nacional, alcanza una disminución del 19% en el período 2014-2018 (últimos de los que se disponen datos), disminuyendo también a nivel de Castilla y León, pero en menor medida, alcanzando casi un 9%.

A nivel autonómico, teniendo en cuenta el mismo periodo (2014-2018), todas las provincias registran una disminución del tráfico por carretera, excepto en las provincias de Burgos, Valladolid y Zamora, esta última aumenta hasta un 23% la movilidad en autobús.

El parque de vehículos autorizados de autobuses de transporte interurbano de servicio público, comparando los datos de la Comunidad de Castilla y León y el conjunto de España para el período anteriormente indicado es el siguiente.

Parque de vehículos autorizados			
Autobuses de transporte interurbano para servicios públicos			
Años	CyL	España	%CyL
2013	2.459	39.971	6,15%
2014	2.478	41.777	5,93%
2015	2.444	41.088	5,95%
2016	2.515	43.128	5,83%
2017	2.548	42.760	5,96%
△ 2016/2017	1,3%	-0,9%	2,2%
△ 2013/2017	3,6%	7,0%	-3,1%

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento

En Castilla y León el incremento en el número de autobuses de transporte interurbano para servicio público en el año 2017 en relación al anterior, ha alcanzado más de 1%, disminuyendo a nivel nacional en ese mismo porcentaje. En cambio en Castilla y León durante el período 2013-2017 se ha producido un incremento de más de un 3% del parque de vehículos autorizados de transporte interurbano de servicio público, mientras que en España se ha incrementado casi el doble (7,0%).

El actual sistema de transporte público en la Comunidad de Castilla y León presenta una serie de características específicas en función de la tipología de transporte a considerar, así, se pueden distinguir las siguientes clases de transporte y forma de gestión de los mismos:

5.3. TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO GENERAL

Según el artículo 4 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, el transporte público regular de uso general es aquel transporte que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, y está dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier ciudadano.

El actual transporte regular de uso general se presta a través de contratos de gestión de servicio público. El modelo actual es un modelo heredado de la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947 y convalidado posteriormente por las respectivas transferencias a las Comunidades Autónomas.

En Castilla y León, el sistema concesional actual está basado en un número elevado de contratos; en concreto existen 238 contratos titularidad de la Comunidad de Castilla y León prestados por 146 empresas, y se distribuyen de la siguiente forma:

- 148 Concesiones autonómicas (VACL)
- 77 Autorizaciones especiales (AECL)
- 13 Taxis vinculados a contratos concesionales (TR)

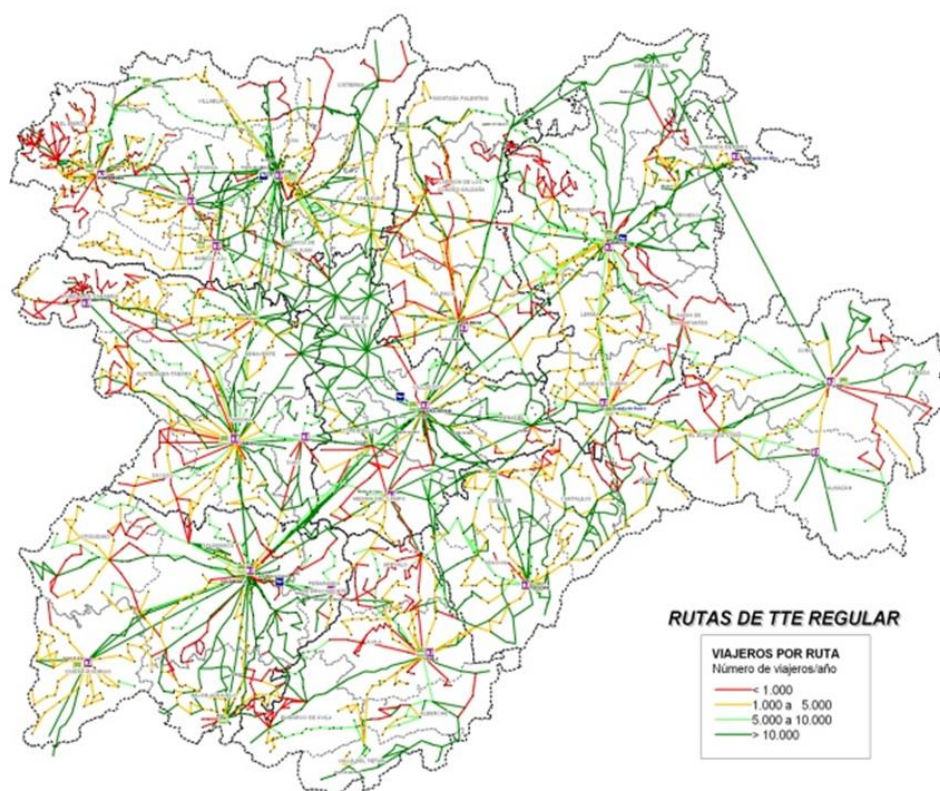
A éstos, hay que añadir 30 contratos titularidad de la Administración del Estado (VAC) que contienen tráficos autonómicos.

Este transporte se caracteriza, en Castilla y León, por tener un elevado número de rutas de débil tráfico con un bajo nivel de ocupación (10 viajeros/km) y con un bajo nivel de cobertura económica (valor medio: 58%).

En la siguiente tabla se muestran el total de las rutas de transporte regular (786) en relación con el número de viajeros que mueven al año:

VIAJEROS AÑO	NÚMERO DE RUTAS	%
< 1.000	235	29,9
1.000-5.000	260	33,1
5.000-10.000	93	11,8
> 10.000	198	25,2
TOTAL	786	100

Se observa, por tanto, que el 63% de las rutas de transporte general de uso regular tiene menos de 5.000 viajeros al año.



Muchas de las líneas regulares de transporte que prestan servicios en la Comunidad de Castilla y León tienen unos resultados de explotación negativos. La mayoría de ellos son por tanto, servicios deficitarios que atienden multitud de tráficos rurales que conectan localidades de escasa población con los principales núcleos urbanos. Son servicios públicos, por lo que el principal objetivo es garantizar la movilidad de los ciudadanos.

Estos déficits de explotación se cubren con aportaciones de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. En el año 2018 la aportación ha sido de 6.800.000 €.

Con este sistema de transporte están atendidos 2.208 municipios y 5.115 localidades atendidas, que representan el 81,1% del total de localidades de la Comunidad de Castilla y León.

5.3.1. EL TRANSPORTE A LA DEMANDA

El transporte a la demanda es un sistema de gestión de los servicios de transporte público regular de uso general de viajeros por carretera, mediante el cual su prestación efectiva se hace depender de una solicitud previa del usuario. Actualmente, se encuentra regulado en la Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León.

El transporte a la demanda es un servicio público de la Junta de Castilla y León que basado en una forma de gestión y organización del transporte público de viajeros en el medio rural mediante las nuevas tecnologías de la información, cumple una función esencialmente social.

Proporciona un transporte adecuado a las necesidades de las personas usuarias, optimizando los recursos tanto de la Administración como de los operadores de transporte.

Con más de 15 años de funcionamiento, el transporte a la demanda ha demostrado la utilidad y ventajas de este sistema en un escenario de dispersión de población y baja densidad demográfica (26 habitantes/km²) y que ha conseguido que los ciudadanos de las áreas rurales tengan las mismas oportunidades para acceder a los servicios que disfrutaban los habitantes de las ciudades.

Con la experiencia adquirida durante la extensión del transporte a la demanda, se ha observado que este sistema se muestra como el más eficiente a la hora de prestar determinados servicios de transporte en la Comunidad. Supone así mismo, un ahorro

económico, ya que si no hay reservas el servicio no se presta y en el caso de que se preste sólo se haría en las localidades en las que hay reserva, sin obligación de entrar en el resto de localidades de la ruta.

Con el transporte a la demanda se cubren principalmente las necesidades de los ciudadanos del acceso a los servicios de salud y realización de gestiones y acceso a los servicios básicos, con esto se ayuda a fijar la población en las poblaciones rurales.

En general existen diversos motivos por lo que los ciudadanos tienen necesidad de acudir a las localidades de cabecera:

1. Asistencia a servicios médicos
2. Asistencia a los mercados
3. Enlace con otros servicios de transporte para acceder a otras poblaciones o capitales de provincia

El transporte a la demanda consiste en un sistema en el que el servicio se planifica porque el usuario ha interactuado con la Administración y el operador, para hacerle llegar sus necesidades de transporte. Es decir, el servicio no se establece a no ser que haya una demanda previa del mismo

Este sistema, operará en zonas, franjas horarias o tipos de explotación en los que no se justifique económicamente su existencia, o en los que no sea posible la creación de un servicio de autobús convencional por razón de sus peculiares características, evitándose así que autocares de 50 plazas recorran vacíos los pueblos de Castilla y León.

En resumen, con el transporte a la demanda, se ha conseguido que los vehículos que prestan los servicios regulares lleguen a los pueblos pequeños y alejados, y por lo tanto peor comunicados, cuando sus habitantes realmente lo necesiten.

Con antelación suficiente al desplazamiento que se desea realizar, el viajero habrá comunicado su demanda de transporte, mediante una llamada gratuita al Centro Virtual de

Transporte a la Demanda. Este sistema garantiza que el viajero del medio rural es atendido correctamente.

Con el transporte a la demanda se obtienen ventajas tanto para el usuario, como para los operadores de transporte y la Administración. Los ciudadanos disponen de un servicio de transporte en el momento que lo necesiten, en aquellas poblaciones dónde no existía (o que existiendo el servicio de transporte se mejore), garantizando la prestación del servicio.

Los operadores por su parte reducen sus costes de explotación, con recorridos más óptimos en función de la demanda. Se incrementan, así mismo el número de viajeros debido a la mejora del servicio.

La Administración dispone de una herramienta de análisis de la calidad del servicio y de la respuesta de las personas usuarias y mayor control sobre el operador de transporte, pudiendo extrapolar los resultados a otras rutas de transporte en la Comunidad Autónoma.

Actualmente, hay 123 zonas de transporte a la demanda con 1.944 rutas y dando servicio a 5.015 núcleos de población. En 2019 ha habido más de 255.000 reservas atendidas, entendiendo como tales, la petición de servicio de transporte “a la demanda” por persona y por expedición.

En 2018 la financiación de la Administración del transporte a la demanda ascendió a 6,1 millones de euros.

En las subsiguientes tablas se observa la magnitud de este sistema que abarca la totalidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León:

PROVINCIA	Zonas	Rutas	Núcleos Población	Población conectada (incluyendo la de la capital de provincia)	Viajeros acumulados (Inicio Demanda hasta 30 SEP 2019)
ÁVILA	12	165	421	141.121	631.899
BURGOS	13	242	887	329.038	465.606
LEÓN	17	396	1.164	424.143	767.371
PALENCIA	11	202	440	155.250	318.415
SALAMANCA	12	239	528	307.139	354.672
SEGOVIA	10	123	337	138.938	220.862
SORIA	13	118	454	89.242	307.399
VALLADOLID	21	200	282	478.378	368.568
ZAMORA	14	259	502	170.936	329.940
TOTAL CYL	123	1.944	5.015	2.234.185	3.764.732

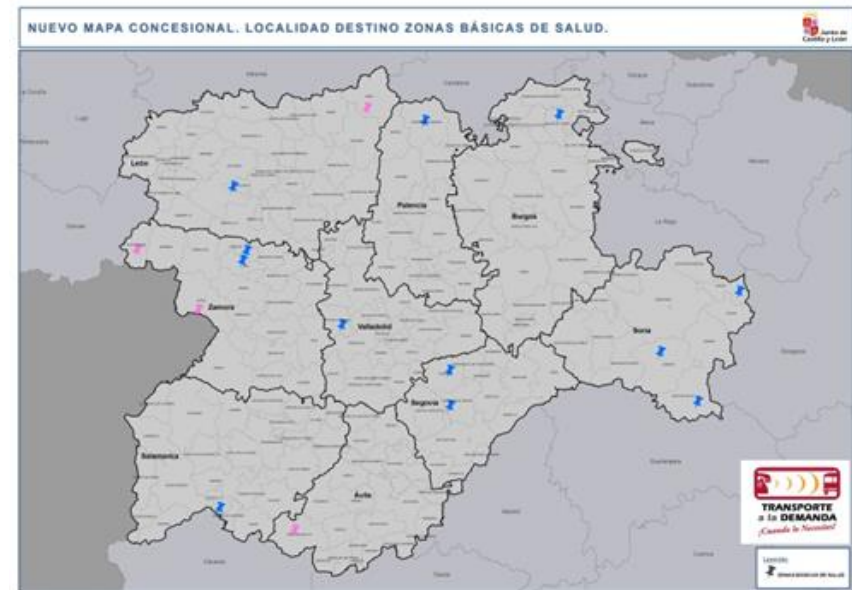
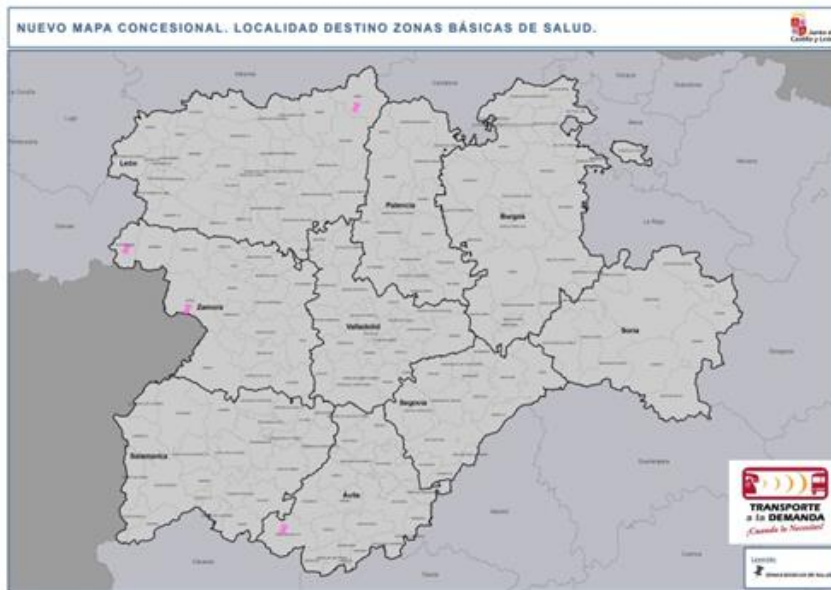
Las 123 zonas se agrupan de la siguiente manera: 104 Zonas Básicas de Salud; 9 Zonas Otras rutas demanda (1 por provincia); 9 Zonas Prestación Conjunta (1 por provincia); 1 Zona Diputación de Valladolid. Así mismo, las 1.944 rutas de transporte a la demanda se distribuyen del siguiente modo según estén vinculadas a una u otra de las zonas indicadas anteriormente:

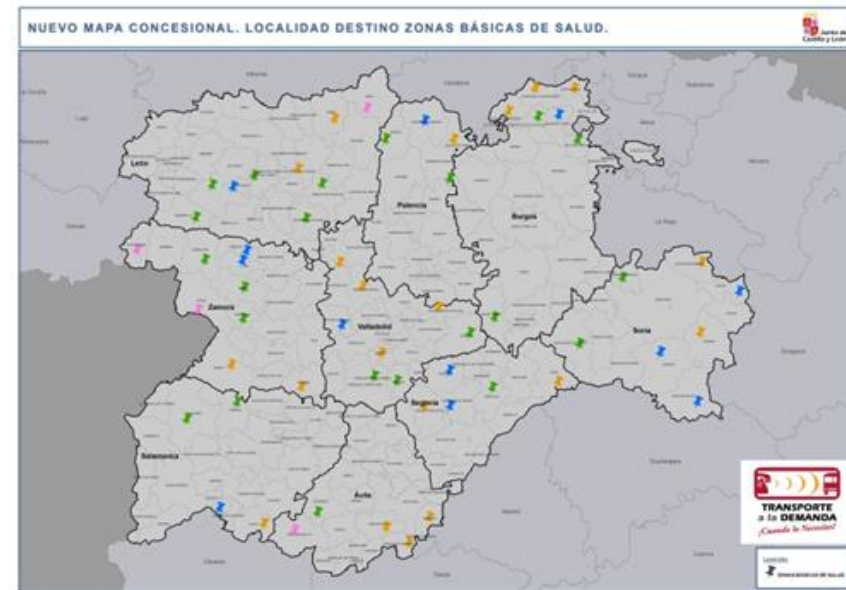
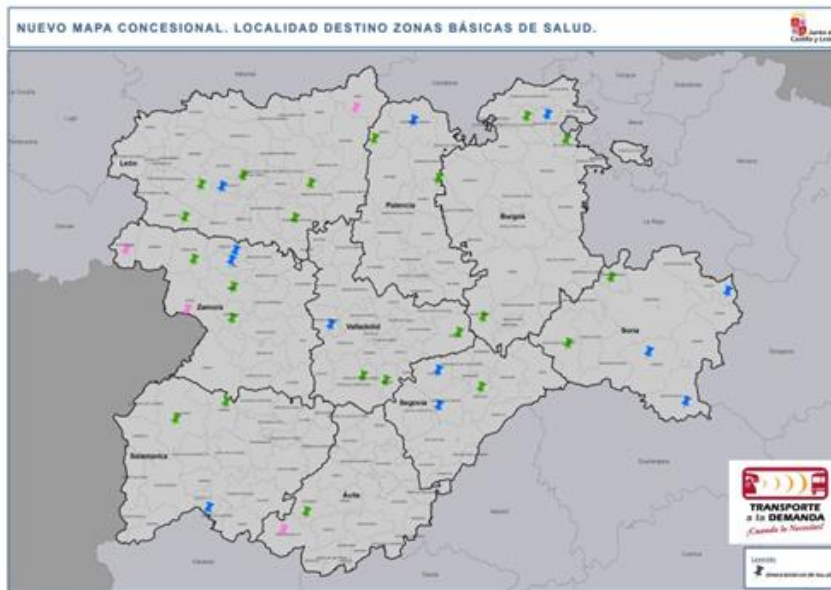
TOTAL DE RUTAS DE TRANSPORTE A LA DEMANDA SEGÚN SU VINCULACIÓN					
PROVINCIA	RUTAS-ZONAS BÁSICAS DE SALUD	OTRAS RUTAS DEMANDA	RUTAS-PRESTACIÓN CONJUNTA	RUTAS-DIPUTACIÓN	TOTAL
ÁVILA	85	19	61	-	165
BURGOS	119	11	112	-	242
LEÓN	161	57	178	-	396
PALENCIA	93	31	78	-	202
SALAMANCA	71	50	118	-	239
SEGOVIA	60	6	57	-	123
SORIA	83	9	26	-	118
VALLADOLID	88	16	85	11	200
ZAMORA	75	42	142	-	259
TOTALES CYL	835	241	857	11	1.944

En los siguientes mapas, se puede observar la evolución de la implantación del Transporte a la demanda en Castilla y León en relación con zonas vinculadas a las Zonas Básicas de Salud:

Cada una de las zonas de transporte a la demanda se corresponden con las Zonas Básicas de Salud, en el siguiente mapa se muestra la localidad de destino de las zonas básicas de salud:











5.3.2. EL TRANSPORTE DE PRESTACIÓN CONJUNTA

Es una forma de prestación del transporte público regular de uso general y se encuentra regulado en la “Ley 9/2018, de 20 de diciembre de Transporte Público de Viajeros por Carretera de Castilla y León” y en el “Decreto 13/2019, de 16 de mayo, por el que se establece el procedimiento para la reserva de plazas del servicio de transporte escolar en el transporte público regular de viajeros de uso general titularidad de la Administración de la Comunidad de Castilla y León”.

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

Se basa en reservar (por la Administración Educativa) determinadas plazas en el transporte público regular de uso general para ser utilizadas exclusivamente por escolares y acompañante/s (en su caso). El resto de plazas vacantes pueden ser utilizadas por cualquier usuario de transporte público regular de viajeros de uso general. Estas plazas se gestionan conforme al sistema de “transporte a la demanda”, que permite al ciudadano a través de métodos telefónicos gratuitos y telemáticos para hacer llegar sus necesidades de transporte.

Precisamente, la aplicación del sistema de “transporte a la demanda” a la gestión del uso compartido hace que la Comunidad aporte un valor añadido que deriva del control de la seguridad en este tipo de transporte, ya que permite conocer el número, incluso identificar -si fuera necesario- a los viajeros generales con antelación suficiente y, de esta forma, programar adecuadamente las reservas y el propio viaje.

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.

Asimismo, en el marco de los Planes Anuales de Inspección de Transporte por Carretera de Castilla y León se recoge un control específico de la prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de viajeros de uso general y especial de escolares. En este sentido, el Plan de Inspección para el año 2019 también previó un plan específico de inspección trimestral, como mínimo de un 25% de las rutas que están en funcionamiento en cada provincia.

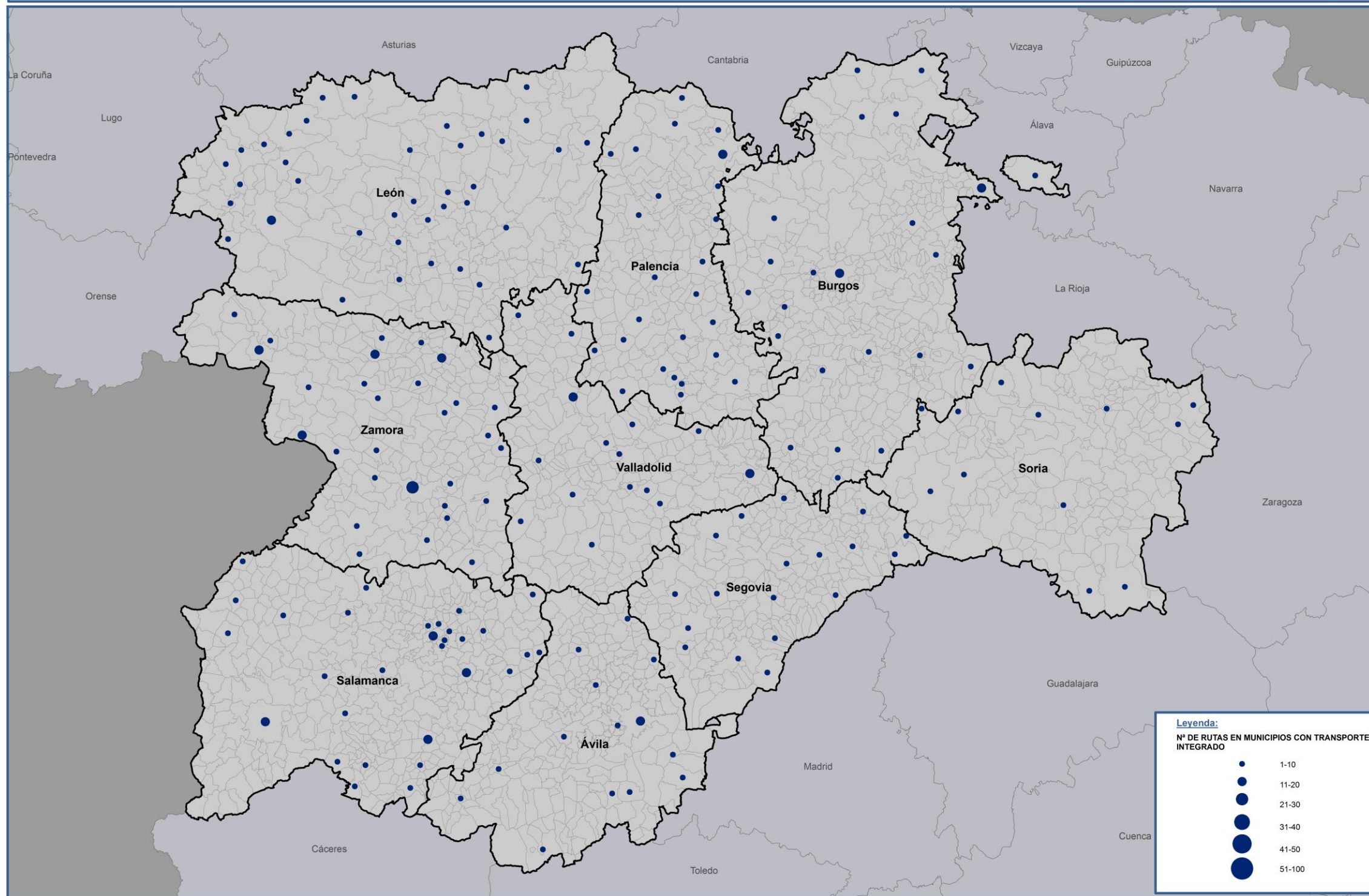
Su despliegue, se inició en el año 2013 en las localidades de Turégano (Segovia) y Bembibre (León); desde el año 2013 hasta el momento actual ya hay 857 rutas escolares integradas en Castilla y León en 2.823 localidades beneficiadas. Son aquellas rutas que siendo propiamente de transporte de escolares, y debido a los escasos viajeros de la ruta, se han transformado en rutas a la demanda para el resto de viajeros durante el periodo lectivo, para un mayor aprovechamiento de los medios de transporte disponibles:

Provincia	Nº de rutas					Nº localidades beneficiadas				
	Desde 2013	Curso escolar 2017-2018	Curso escolar 2018-2019	Curso escolar 2019-2020	TOTAL	Desde 2013	Curso escolar 2017-2018	Curso escolar 2018-2019	Curso escolar 2019-2020	TOTAL
ÁVILA	6	55			61	29	222			251
BURGOS	16	96			112	84	228			312
LEÓN	113	28	2	35	178	439	121	7	150	717
PALENCIA	28	47	2	1	78	103	150	4	5	262
SALAMANCA	68	47	4		119	210	150	9		369
SEGOVIA	25	31		1	57	102	98		5	205
SORIA	15	7		4	26	56	27		12	95
VALLADOLID	41	26	13	5	85	119	42	31	15	207
ZAMORA	140	1			141	404	1			405
TOTAL	452	338	21	46	857	1.546	1.039	51	187	2.823

Fuente: Portal web de la Junta de Castilla y León

El siguiente mapa recoge la situación del transporte de prestación conjunta actual:

NUEVO MAPA CONCESIONAL. TRANSPORTE INTEGRADO ACTUAL.



5.3.3. TRANSPORTE METROPOLITANO

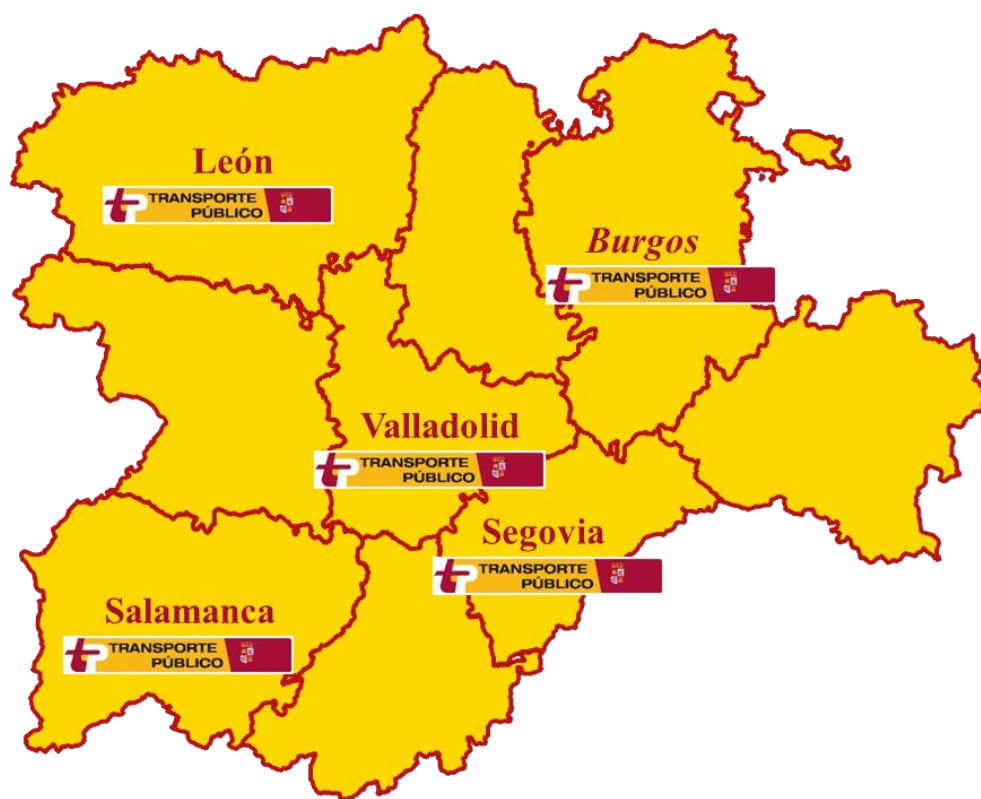
El crecimiento de las ciudades entre cuyos núcleos de población existen vinculaciones económicas, sociales o territoriales, la mayor demanda de transporte público, la ausencia de mecanismos específicos para coordinar las líneas de transporte urbano e interurbano, la dificultad de garantizar servicios de transporte en áreas de bajo nivel poblacional, junto con otros, que exigen una planificación conjunta y una gestión coordinada de estos servicios esenciales, hizo necesario la regulación de esta materia.

El transporte metropolitano es el transporte que se presta en una zona geográfica que abarca el núcleo principal de una población de gran entidad junto con las localidades de su Alfoz.

Este tipo de transporte se presta con rutas de transporte metropolitana, es decir, aquellas cuyo itinerario transcurre básicamente dentro de cada área metropolitana definida, y con rutas de transporte interurbana - metropolitana, cuando el itinerario transcurre en parte por el área metropolitana y en parte fuera del área metropolitana definida.

En Castilla y León existe transporte metropolitano en las capitales y el alfoz de:

- Burgos
- León
- Salamanca
- Segovia
- Valladolid.



- El transporte metropolitano de Burgos incluye 26 municipios: Albillos, Alfoz de Quintanadueñas, Arcos, Buniel, Burgos, Carcedo de Burgos, Cardeñadizo, Cardeñajimeno, Castrillo del Val, Cavia, Cayuela, Cogollos, Ibeas de Juarros, Merindad de Río Ubierna, Modúbar de la Emparedada, Quintanaortuño, Quintanilla – Vivar, Revillarruz, Saldaña de Burgos, San Mamés de Burgos, Sarracín, Sotragero, Valdorros, Villagonzalo – Pedernales, Villalbilla de Burgos y Villariezo, con un total de 53 núcleos de población.
- El transporte metropolitano de León incluye 11 municipios, Chozas de Abajo, Cuadros, Onzonilla, León, San Andrés del Rabanedo, Santovenia de la Valdoncina, Sariegos, Valdefresno, Valverde de la Virgen, Villaquilambre y Villaturiel, con un total de 94 núcleos de Población.
- El transporte metropolitano de Salamanca incluye 15 municipios: Aldeatejada, Cabrerizos, Calvarrasa de Abajo, Carbajosa de la Sagrada, Carrascal de Barregas, Castellanos de Moriscos, Doñinos de Salamanca, Monterrubio de Armuña,

Moriscos, Pelabravo, Salamanca, San Cristóbal de la Cuesta, Santa Marta de Tormes, Villamayor y Villares de la Reina, con un total de 97 núcleos de población.

- El transporte metropolitano de Segovia incluye 23 municipios: Abades, Basardilla, Bernuy de Porreros, Brieva, Casino la Unión, Espirido, Garcillán, Hontanares de Eresma, La Lastrilla, La Losa, Los Huertos, Martín Miguel, Navas de Riofrío, Ortigosa del Monte, Otero de Herreros, Palazuelos de Eresma, San Cristóbal de Segovia, San Ildefonso, Santo Domingo de Pirón, Segovia, Torrecaballeros, Trescasas y Valverde del Majano, con un total de 42 núcleos de población.
- El transporte metropolitano de Valladolid incluye 15 municipios pertenecientes a la 1ª corona (Valladolid, Arroyo de la Encomienda, Boecillo, Cabezón de Pisuerga, Cigales, Cistérniga, Fuensaldaña, Laguna de Duero, Mucientes, Renedo de Esgueva, Santovenia de Pisuerga, Simancas, Tudela de Duero, Villanubla y Zaratán) y 10 municipios pertenecientes a la 2ª corona (Aldeamayor de San Martín, Castronuevo de Esgueva, Ciguñuela, Geria, La Pedraja de Portillo, Robladillo, Valdestillas, Viana de Cega, Villanueva de Duero y Wamba), con un total de 62 núcleos de población.

En el año 2018, el transporte metropolitano de Castilla y León da servicio a 199 municipios con un total de 348 núcleos de población, y atiende a una población de 1.079.870 habitantes. Los viajeros al año ascienden a 7.308.657 y el número de tarjetas emitidas a 81.650.

En las siguientes tablas, se distribuyen estos datos según la provincia en la que está implantado el transporte metropolitano:

Transporte metropolitano	Concesiones	Rutas	Operadores	Expediciones Anuales
Burgos	6	8	6	15.394
León	11	32	8	195.669
Salamanca	8	18	7	157.071
Segovia	9	9	3	58.318
Valladolid	9	48	9	217.784

PROVINCIA	Nº Municipios	Nº Núcleos	Población atendida (año 2018)	Viajeros año	Nº Tarjetas emitidas
BURGOS	26	53	193.506	85.318	5.150
LEÓN	11	94	199.847	1.721.210	27.500
SALAMANCA	15	97	196.384	2.537.305	30.000
SEGOVIA	23	42	80.553	558.439	6.600
VALLADOLID	15 (1ª corona)	62	409.580	2.406.385*	12.400
	10 (2ª corona)				
TOTALES	100	348	1.079.870	7.308.657	81.650

*Sin contar viajeros de AUVASA

Para buscar, entre otras cosas, soluciones eficientes a las nuevas necesidades de movilidad derivadas de los modelos de asentamientos urbanos se dictó la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León (actualmente derogada por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de Transporte Público de viajeros por carretera de Castilla y León). El Título III de la Ley 15/2002, “Coordinación de los Servicios Urbanos e Interurbanos”, en su capítulo I, hacía referencia a las normas generales, las finalidades y principios de coordinación, los servicios e infraestructuras a coordinar y los modos de coordinación. Entre los modos de coordinación destacaba la aprobación de Planes Coordinados de Explotación, que son los instrumentos básicos de coordinación entre los servicios de transporte urbano e interurbano.

Ante la generación de nuevos patrones de movilidad en los ámbitos metropolitanos y el tiempo transcurrido desde la entrada en vigor de la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, hasta la actualidad, aconsejaron una completa actualización de la misma, que se produjo a través de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre.

La nueva Ley sustituye la regulación contenida en la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, y mejorándola de acuerdo con la experiencia práctica de su aplicación (en ámbitos como Salamanca, Burgos, Segovia, León y Valladolid), contempla adicionalmente entre los instrumentos de ordenación de los servicios de transporte público regular interurbano, los anteriormente “Planes Coordinados de Explotación”, que ahora se recogen como Planes de

Movilidad Sostenible de Transporte Urbano y de Transporte Metropolitano a los que se dotan de una mayor agilidad para su tramitación, al mismo tiempo que refuerza la coordinación intermodal.

5.4. TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR DE VIAJEROS DE USO ESPECIAL: EL TRANSPORTE ESCOLAR.

Según el artículo 4 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, el transporte público regular de uso especial es aquel transporte que se efectúa dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, y está destinado a servir, exclusivamente, a un grupo específico de personas usuarias tales como escolares, trabajadores, o grupos homogéneos similares.

La Orden EDU/926/2004, por la que se regula el servicio de transporte escolar en los centros docentes públicos dependientes de la Consejería de Educación establece que tendrán derecho al servicio de transporte escolar en cualquiera de sus modalidades:

- Los alumnos de educación infantil, primaria, secundaria obligatoria y educación especial, escolarizados en un centro de titularidad de la Comunidad Autónoma, cuyo domicilio se encuentre en un municipio diferente del centro de escolarización que le corresponda.
- Los alumnos escolarizados en un centro de educación especial ubicado en la misma localidad del domicilio familiar, cuando las necesidades derivadas de su discapacidad dificulten su desplazamiento al centro.

Así mismo, señala que será obligatoria la presencia de, al menos, una persona mayor de edad distinta del conductor que realice las funciones de acompañante en los supuestos contemplados en el artículo 8.1 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores³, y siempre que el transporte se realice en vehículos de más de 7 plazas que transporten a alumnos menores de doce años.

³ En los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera, cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar y así se especifique en la correspondiente autorización de transporte regular de uso especial y, en todo caso, siempre que se transporten alumnos de centros de educación especial, debiendo, en este supuesto, contar el acompañante con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado de necesidades educativas especiales. En los transportes públicos discrecionales de viajeros en autobús, cuando tres cuartas partes, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años. En los transportes privados complementarios de viajeros por carretera, cuando la tercera parte, o más, de los viajeros sean menores de dieciséis años y alumnos de centros de educación especial o se trate de transportes cuyo origen o destino sean distintos del domicilio de los menores o del centro docente en que cursan estudios. En cualquiera de los transportes anteriores realizados en autobús, cuando, al menos, el 50 por 100 de los viajeros sean menores de doce años.

Los acompañantes deberán reunir las condiciones exigidas por la normativa vigente y serán acreditados por la Consejería de Educación. Realizarán el recorrido desde el inicio de la ruta hasta su finalización.

En el curso 2017-2018 prestaron el servicio de acompañante 875 personas en las 817 rutas de transporte escolar de Castilla y León en las que era necesario el acompañante.

En la siguiente tabla se desglosan las rutas de transporte escolar y acompañantes por provincias durante el curso 2017-2018.

PROVINCIA	RUTAS	ACOMPañANTES
ÁVILA	46	46
BURGOS	131	140
LEÓN	152	161
PALENCIA	78	82
SALAMANCA	108	112
SEGOVIA	75	78
SORIA	40	45
VALLADOLID	71	89
ZAMORA	116	122
TOTAL	817	875

La finalidad del servicio de transporte escolar es garantizar a todo el alumnado que curse enseñanzas básicas, el derecho a la educación, posibilitando su escolarización en el centro escolar correspondiente, dentro de su zona de adscripción, siempre que dicho centro esté ubicado en localidad distinta a la del domicilio habitual.

Facilita por tanto, el desplazamiento gratuito a los alumnos con el objeto de garantizarles el acceso a los distintos niveles del sistema educativo en condiciones de igualdad.

Una vez definidas las rutas con su itinerario se iniciará la contratación de la gestión de servicio público de transporte escolar, bajo la modalidad de concierto, así se garantiza el transporte de los alumnos en las citadas rutas.

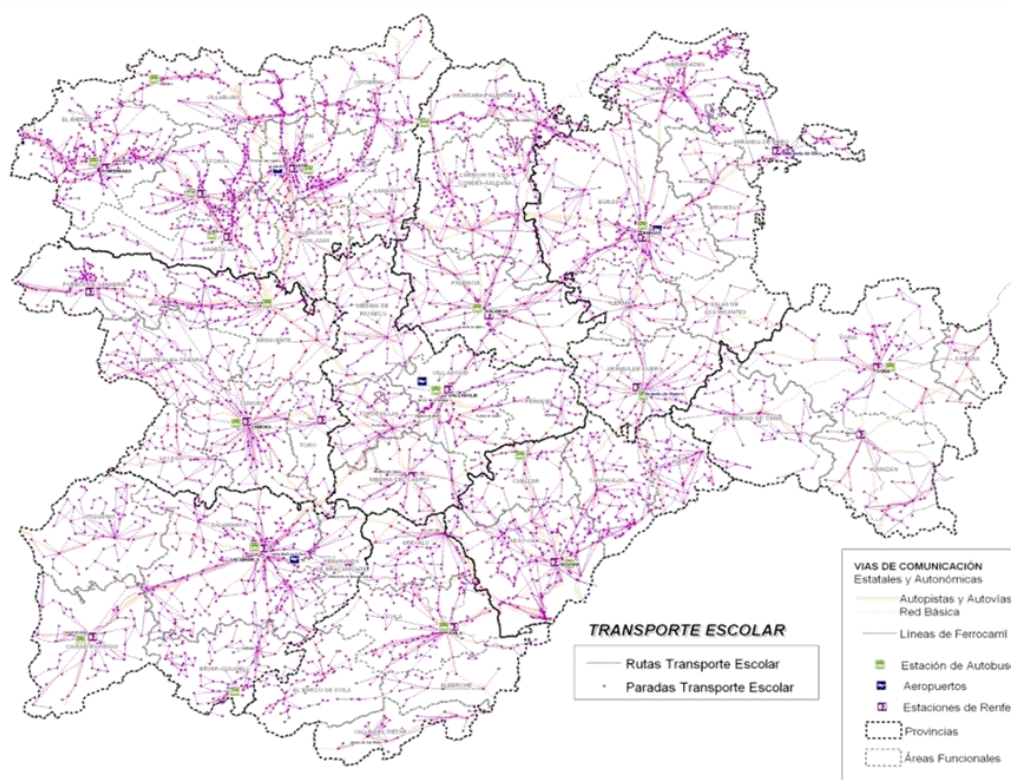
El traslado de los alumnos desde el lugar donde residen hasta el centro de enseñanza en el que están escolarizados se puede realizar según distintas modalidades:

- Rutas de transporte escolar contratadas por la Administración Educativa
- Reserva de plazas en líneas regulares
- Concesión de ayudas individuales de transporte escolar

El transporte escolar (salvo en la parte ya citada de coordinación de reservas de plazas en servicios de bajo índice de demanda) se presta fuera del sistema concesional por la Consejería de Educación (la Consejería de Fomento y Medio Ambiente y la Consejería de Educación realizan sus aportaciones para el mantenimiento de los servicios de manera independiente).

El transporte escolar representa el 25% de la oferta del transporte público, siendo el número de rutas de transporte escolar de 1.915.

Como es sabido, el transporte escolar es gratuito durante la Enseñanza Obligatoria, y el número de alumnos que precisan transporte escolar anualmente en Castilla y León asciende aproximadamente a 33.000 (17% del total de alumnos Comunidad Autónoma).



5.5. LISTADO DE CONTRATOS VIGENTES

En la actualidad existen 238 contratos de transporte, desglosados en VACL, AECL y TR, además de 30 VAC, que presentan tráficos autonómicos.

CONTRATOS	NÚMERO
VACL	148
AECL	77
TAXIS RURALES	13
VAC	30

VACL

VACL	DENOMINACIÓN	TITULAR
VACL-001	BURGOS-FRESNEDA DE LA SIERRA	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-002	SALAMANCA-LOS MONTALVOS-VILLAMAYOR-VILLARES-ALDEARRUBIA-JARDÍN REGIO	AUTOBUSES SALMANTINOS, S.L.
VACL-003	PALENCIA-SANTERVÁS DE LA VEGA, CON HIJUELA	AUTOCARES TEJEDOR H., S.L.
VACL-004	BURGOS-TÓRTOLES DE ESGUEVA, CON HIJUELAS	AUTOBUSES DE CASTILLA, S.L.
VACL-005	SORIA-SOTILLO DEL RINCÓN, CON HIJUELAS	SANZ TIERNO AUTOCARES, S.L.
VACL-006	CIRIA-SORIA	SANZ TIERNO AUTOCARES, S.L.
VACL-007	BURGOS-CALERUEGA, CON HIJUELAS	AUTOCARES ARCEREDILLO, S.L.
VACL-008	HÉRMEDES DE CERRATO-PALENCIA	LA REGIONAL VALLISOLETANA, S.A.
VACL-009	PALENCIA-VILLAVERDE DE LA PEÑA	ABAGÓN, S.L.
VACL-010	BURGOS-JARAMILLO DE LA FUENTE	AUTOCARES ARCEREDILLO, S.L.
VACL-011	ARCOS DE JALÓN-ALMAZÁN-SORIA	HIJOS DE ANGEL ARRIBAS, S.L.
VACL-013	AVILA-RIOFRÍO	AUTOBUSES HERMANOS RODRIGUEZ, S.A.
VACL-014	SALAMANCA-ZAMORA, CON HIJUELA	ZAMORA-SALAMANCA, S.A.
VACL-015	BURGOS-MIRANDA DE EBRO, CON HIJUELAS	AUTOMOVILES SOTO Y ALONSO, S.L.
VACL-016	AGUILAR DE CAMPOO-BARRUELO DE SANTULLÁN	AUTOCARES DONATO, S.L.
VACL-017	RIEGO DE AMBRÓS-SAN CLEMENTE, CON HIJUELA	AUTOS PELINES, S.A.
VACL-018	SALAMANCA-VILLARINO, CON HIJUELAS	EMPRESA CRIADO, S.L.
VACL-019	CERVERA DE PISUERGA-BURGOS, CON HIJUELA-DESVIACIÓN	AUTOBUSES DEL PISUERGA, S.L.
VACL-021	SALAMANCA-TORO	AUTOCARES HERMANOS MARTÍN MARTÍN, S.L.

VACL	DENOMINACIÓN	TITULAR
VACL-022	CAMPILLO DE SALVATIERRA-SALAMANCA, CON HIJUELAS	ADOJAJU, S.L.
VACL-024	AVILA-MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES, CON HIJUELAS	AUTOCARES GASCH, S.A.
VACL-025	PALENCIA-VILLAMURIEL DE CERRATO	LA REGIONAL VALLISOLETANA, S.A.
VACL-026	SALAMANCA-BÉJAR, CON HIJUELAS	MORENO DE VEGA, S. L. U.
VACL-027	BÉJAR-LEÓN-ZAMORA A MIRANDA DE EBRO, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-028	VILLARES DE YELTES-SALAMANCA, CON HIJUELA	AUTOCARES HERMANOS MARTÍN MARTÍN, S.L.
VACL-029	FUENTES DE OÑORO-SALAMANCA, CON HIJUELAS	AUTOMÓVILES EL PILAR, S.A.
VACL-030	LEÓN-ZAMORA	HERMANOS VIVAS SANTANDER, S.A.
VACL-031	LANGA DE DUERO-SORIA, CON HIJUELAS	TRANSPORTES HERNÁNDEZ PALACIO, S.A. (THERPASA)
VACL-033	BURGOS-TINIEBLAS DE LA SIERRA	BUS DEÓBRIGA, S.L.
VACL-034	SALAS DE LOS INFANTES-ARANDA DE DUERO, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-035	AVILA-HORCAJO DE LAS TORRES	AUTOBUSES HERMANOS RODRIGUEZ, S.A.
VACL-036	EL TIEMBLO-NAVALPERAL DE PINARES	COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, S.A. (CEVESA)
VACL-037	AVILA-SERRANILLOS, CON HIJUELAS	COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, S.A. (CEVESA)
VACL-038	LEÓN-BENAVENTE-PALENCIA-VALLADOLID-SORIA, CON HIJUELAS	LINECAR, S.A.
VACL-039	CABRILLANES-PONFERRADA, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-040	ARANDA DE DUERO-VALLADOLID, CON HIJUELAS	AUTOCARES DE LAS HERAS, S.L.
VACL-041	AVILA-SEGOVIA, CON HIJUELAS	AVANZA LÍNEAS INTERURBANAS, S.L.U.
VACL-044	EL BARCO DE ÁVILA-BÉJAR	COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, S.A. (CEVESA)
VACL-045	BURGOS-SORIA, CON HIJUELAS	AUTOMÓVILES LA SERRANA, S.L.
VACL-046	SALAMANCA-TOPAS, CON HIJUELAS	TRANSPORTES LA ARMUÑA, S.L.
VACL-050	PINILLA DE LA VALDERÍA-LA BAÑEZA, CON HIJUELAS	BLAS FERNÁNDEZ, S.L.
VACL-051	ALIJA DEL INFANTADO-LA BAÑEZA, CON HIJUELAS	BLAS FERNÁNDEZ, S.L.
VACL-052	ÁVILA-SALAMANCA-VALLADOLID	AUTO RES, S.L.
VACL-053	VALLADOLID A ZAMORA A VILLARRAMIEL A PALENCIA A PEÑARANDA DE BRACAMONTE A MEDINA DEL CAMPO, CON HIJUELAS.	LA REGIONAL VALLISOLETANA, S.A.
VACL-054	MONSAGRO-CIUDAD RODRIGO, CON HIJUELAS	J. J. MARTÍN GALLEGU, S.L.
VACL-055	TORRE DE DON MIGUEL-CIUDAD RODRIGO	J. J. MARTÍN GALLEGU, S.L.
VACL-056	ROLLÁN-SALAMANCA	ADOJAJU, S.L.
VACL-057	SAN CRISTOBAL DE CUÉLLAR-VALLADOLID, CON HIJUELAS	EMPRESA CABRERO, S.A.
VACL-058	LA ALBERGUERÍA DE ARGANÁN-CIUDAD RODRIGO, CON HIJUELA	J. J. MARTÍN GALLEGU, S.L.
VACL-059	SALAMANCA-SANTIZ, CON HIJUELA	AUTOBUSES SALMANTINOS, S.L.
VACL-060	VILLAR DE CIERVO-CIUDAD RODRIGO, CON HIJUELA	ANCEBUS, S.L.U.
VACL-061	SALAMANCA-VILLANUEVA DEL CONDE, CON HIJUELAS	AUTOCARES J. CRISTETO, S.L.
VACL-062	BENAVENTE-LEÓN	HERMANOS VIVAS SANTANDER, S.A.
VACL-063	ALIJA DEL INFANTADO-LEÓN	HERMANOS VIVAS SANTANDER, S.A.

VACL	DENOMINACIÓN	TITULAR
VACL-064	VILLABUENA DEL PUENTE-ZAMORA	HEREDEROS DE A. TAMAME, S.A.
VACL-065	FUENTESAUICO-ZAMORA, CON HIJUELAS	AUTOCARES SIGA HERMANOS, S.L.
VACL-066	PEDRO RODRIGUEZ-AVILA	NAVATOUR, S.L.
VACL-067	CIUDAD RODRIGO-NAVASFRÍAS	J. J. MARTÍN GALLEGO, S.L.
VACL-068	MALPARTIDA-PEÑARANDA DE BRACAMONTE	AUTOCARES GALÁN GÓMEZ, S.L.
VACL-069	SALAMANCA-VEGA DE TIRADOS	TRANSPORTES VEGA DE TIRADOS, S.L.
VACL-070	ALDEADÁVILA DE LA RIBERA-VITIGUDINO, CON HIJUELA	AUTOCARES E. ROBLEDO, S.L.
VACL-071	LA FREGENEDA-SALAMANCA, CON HIJUELAS	ARRIBES BUS, S.L.
VACL-072	ALDEHUELA DE YELTES-CIUDAD RODRIGO	VIAGON AUTOCARES, S. L.
VACL-073	BÉJAR-PIEDRAHÍTA, CON HIJUELAS	VIAMAR AUTOCARES, S.L.U.
VACL-074	SALAMANCA-EL BARCO DE AVILA, CON HIJUELAS	MORENO DE VEGA, S. L. U.
VACL-075	OSORNO-BURGOS, CON HIJUELAS	GUERRERO BUS, S.L.
VACL-076	SALAMANCA-HERGUIJUELA DE LA SIERRA, CON HIJUELAS	ADOJAJU, S.L.
VACL-077	MEDINA DEL CAMPO-PEÑARANDA DE BRACAMONTE	AUTOCARES JUANMA, S.L.
VACL-078	CARPIO BERNARDO-SALAMANCA	D. JOSÉ HUERTA NIETO
VACL-079	ALAR DEL REY-BURGOS, CON HIJUELAS	AUTOBUSES AMAYA, S.L.
VACL-080	ASTORGA-QUINTANILLA DE SOMOZA, CON HIJUELAS	BLAS FERNÁNDEZ, S. L.
VACL-081	ASTORGA-VILLARMERIEL, CON HIJUELAS	BLAS FERNÁNDEZ, S. L.
VACL-082	MOLINAFERRERA-ASTORGA, CON HIJUELAS	AUTOCARES PEDRÍN, S.L.
VACL-083	LA BAÑEZA-LAGUNA DE NEGRILLOS	AUTOCARES FRANCO, S.L.
VACL-084	LA BAÑEZA-HUERGA DE FRAILES, CON HIJUELA	AUTOCARES FRANCO, S.L.
VACL-085	LEÓN-BUSTILLO DEL PÁRAMO	AUTOCARES FRANCO, S.L.
VACL-086	LA BAÑEZA-VALENCIA DE DON JUAN	AUTOCARES FRANCO, S.L.
VACL-087	LA ROBLA-ESTACIÓN DE MATALLANA	EMPRESA REYERO, S.L.
VACL-088	PONTEDE-ESTACIÓN DE MATALLANA	EMPRESA REYERO, S.L.
VACL-089	TABUYO DEL MONTE A ASTORGA, A LA BAÑEZA	BLAS FERNÁNDEZ, S. L.
VACL-090	FERMOSELLE-ZAMORA, CON HIJUELAS	HEREDEROS DE A. TAMAME, S.A.
VACL-091	LEÓN-RIAÑO, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-092	TREMOR DE ARRIBA-IGÜEÑA-BEMBIBRE, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-093	LEÓN-SABERO, CON PROLONGACIÓN A CISTERNA E HIJUELAS	EUGENIA ELISA VALDÉS GONZÁLEZ, S.A.
VACL-094	LA BAÑA-ASTORGA, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-095	VILLAMANÍN-LEÓN, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-096	ASTORGA-LEÓN-PALENCIA-VALLADOLID-ÁVILA, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-099	LEÓN-ARDÓN	TRANSPORTES ADAPTADOS REGIONALES, S.L.U.
VACL-100	LEÓN-VALDELUGUEROS, CON HIJUELA	YUGUEROS-CORDOBA, S.L.

VACL	DENOMINACIÓN	TITULAR
VACL-101	LA ROBLA-LA MAGDALENA	D. RICARDO MORALES GARCÍA
VACL-102	CASTRILLO DE DON JUAN-PALENCIA, CON HIJUELA	AUTOCARES TEJEDOR H., S.L.
VACL-103	GUARDO-RIAÑO	ROYALBUS, S.L.
VACL-104	GUAZA DE CAMPOS-PALENCIA	HIJOS DE CRISTOBAL POBES, S.L.
VACL-105	MENESES-PALENCIA	HIJOS DE CRISTOBAL POBES, S.L.
VACL-106	CEVICO NAVERO-PALENCIA, CON HIJUELAS	AUTOCARES ANTOLÍN, S.L.
VACL-107	GUARDO-PALENCIA	AUTOMÓVILES AJA, S.L.
VACL-108	PONFERRADA-SAN ROMÁN DE BEMBIBRE, CON HIJUELAS	AUTOS PELINES, S.A.
VACL-109	LEÓN-MATALLANA (ESTACIÓN)	EMPRESA REYERO, S.L.
VACL-110	MIRANDA DE EBRO-IRICIO-RIVABELLOSA	AUTOBUSES URBANOS ANGEL HERRERA, S.L.
VACL-111	CERVERA DE PISUERGA-PALENCIA, CON HIJUELA-DESVIACIÓN	ESTEBANEZ AJA, S.A.
VACL-112	LEÓN-VILLANUEVA DE CARRIZO-ADRADOS DE ORDAS/MURIAS DE PONJOS (Antigua León-Veguellina de Órbigo con Hijuelas)	BUSLETRANS, S.L.U.
VACL-113	LEÓN-VILLABLINO, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
VACL-115	LEÓN-AERÓDROMO-CERCANÍAS	TRANSPORTES ADAPTADOS REGIONALES, S.L.U.
VACL-116	BURGOS-PALENCIA, CON HIJUELAS	MORENO VICENTE Y CÍA, S.L.
VACL-117	LEÓN-PALENCIA, CON HIJUELAS	MORENO VICENTE Y CÍA, S.L.
VACL-118	VALDEVIMBRE-VALENCIA DE DON JUAN-GORDONCILLO-MAYORGA, CON HIJUELAS	D. JULIÁN JAVIER LARRAURI GONZÁLEZ
VACL-119	PUEBLA DE PEDRAZA-SEGOVIA, CON HIJUELA	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-120	VILLAVERDE DE ISCAR A SEPÚLVEDA, CON PROLONGACIÓN A EL OLMO E HIJUELA	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-121	CUEVAS DE PROVANCO-CUÉLLAR-SEGOVIA, CON HIJUELAS	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-122	SANTA MARÍA LA REAL DE NIEVA-SEGOVIA, CON HIJUELAS	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-123	SEGOVIA-ARÉVALO-CUÉLLAR, CON HIJUELAS	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-124	GRADO DEL PICO-SEGOVIA, CON HIJUELAS	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-125	AVILA-SEGOVIA-ARANDA DE DUERO, CON HIJUELAS	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-126	VALLADOLID-SEGOVIA, CON HIJUELAS	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-127	VILLADEPERA-CARBAJOSA-ZAMORA, CON HIJUELAS	CALLES Y VARA SERVICES, S.L.
VACL-128	ESCARABAJOSA DE CABEZAS-SEGOVIA	AUTOCARES GARRIDO, S.L.
VACL-129	MIRANDA DE EBRO-VILLARCAYO	AUTOBUSES BARREDO, S.L.
VACL-130	SAN CRISTOBAL DE ALISTE-ZAMORA, CON HIJUELAS	EMPRESA LÓPEZ RATÓN, S.L.
VACL-131	VILLANUEVA DEL CAMPO-ZAMORA, CON HIJUELAS	D. SANTIAGO CASTAÑO FERNÁNDEZ
VACL-132	AGUILAFUENTE-SEGOVIA	EMPRESA DE AUTOMÓVILES GALO ÁLVAREZ, S.A.U.
VACL-133	ALCUBILLA DE NOGALES-BENAVENTE	AUTOS LAFUENTE, S.L.
VACL-134	BENAVENTE-VALDERAS, CON HIJUELA	AUTOCARES GOYO, S. L.
VACL-135	CAMPOGRANDE DE ALISTE-ZAMORA, CON HIJUELA	AUTOBUSES CARBAJO, S.L.
VACL-136	POZOANTIGUO-ZAMORA, CON HIJUELAS	AUTOCARES POSADAS, S.L.

VACL	DENOMINACIÓN	TITULAR
VACL-137	BENAVENTE-QUINTANILLA DE JUSTEL, CON HIJUELAS	AUTOCARES JULIO FERNANDEZ, S.L.
VACL-138	VILLASECO-ZAMORA	AURELIANO MARTÍN VIZÁN, S.L.
VACL-139	ARANDA DE DUERO-QUINTANAMANVIRGO	AUTOCARES DE LAS HERAS, S.L.
VACL-140	VILLALBA DE LA LAMPREANA-ZAMORA, CON HIJUELA	CASTAÑO E HIJOS, S.L.
VACL-141	EL PUENTE DE SANABRIA-VEZDEMARBAN, CON HIJUELAS	HERMANOS VIVAS SANTANDER, S.A.
VACL-143	FUENTELAPEÑA-ZAMORA, CON HIJUELAS	HEREDEROS DE A. TAMAME, S.A.
VACL-144	FERRERAS DE ABAJO-BENAVENTE, TÁBARA-BENAVENTE Y PUEBLICA DE VALVERDE-ZAMORA, CON HIJUELAS	EMPRESA VAQUERO, S.L.
VACL-145	PEÑAUSENDE-ZAMORA	D. MANUEL VIÑUELA VELASCO
VACL-146	FABERO DEL BIERZO-BARCO DE VALDEORRAS, CON HIJUELAS	AUTOBUSES URBANOS DE PONFERRADA, S.A. (AUPSA)
VACL-147	ALMAZÁN-ARANDA DE DUERO, CON HIJUELAS	AUTOCARES DE LAS HERAS, S.L.
VACL-148	LEÓN-PUENTE VILLARENTE	M. M. ROMERÍAS, S.L.
VACL-149	AVILA A CANDELEDA, A EL BARCO DE AVILA A SAN BARTOLOME DE PINARES A NARRILLOS DEL ALAMO Y A SAN JUAN DEL OLMO, CON HIJUELAS.	MUÑOZ TRAVEL, S.L.
VACL-150	FRONTERA DE CALABOR-ZAMORA	AUTOS ALVAREZ DE VIAJEROS, S.L.
VACL-151	CAMPASPERO-VALLADOLID, CON HIJUELAS	LINECAR, S.A.
VACL-152	CASTRONUÑO-TORO, CON HIJUELA.	D. ANTONIO EXPÓSITO LUCAS
VACL-153	MELGAR DE FERNAMENTAL-PALENCIA, CON HIJUELAS	JOAQUIN GOMEZ E HIJOS, S.A.
VACL-154	VELILLA DE LOS AJOS-GOMARA, CON HIJUELA	SANZ TIERNO AUTOCARES, S.L.
VACL-155	TORRUBIA DE SORIA-SORIA	SANZ TIERNO AUTOCARES, S.L.
VACL-156	ZARATÁN-VALLADOLID	AUTOCARES INTERBÚS, S. L.
VACL-157	FUENTESAUCO-MEDINA DEL CAMPO	PESCADOR TOURS, S.L.
VACL-158	VALLADOLID-PUENTE DE SIMANCAS	AUVASA
VACL-159	TÓRTOLES DE ESGUEVA-VALLADOLID, CON HIJUELAS	AUTODIVAL, S.L.
VACL-160	QUINTANAMANVIRGO-PEÑAFIEL	AUTOCARES DE LAS HERAS, S.L.
VACL-161	LEÓN-LA BAÑEZA-PONFERRADA, CON HIJUELAS	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.

AECL

AECL	DENOMINACIÓN	TITULAR
AECL-002	VIÑEIRA DE MORAÑA-MORAÑUELA-AVILA	NAVATOUR, S.L.
AECL-004	NAVALGUIJO-EL BARCO DE AVILA	PEDRO PEDRO AUTOCARES, S.L.
AECL-005	NEILA DE SAN MIGUEL-EL BARCO DE AVILA	COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, S.A. (CEVESA)
AECL-008	MUÑOSANCHO-PASCUALGRANDE	NAVATOUR, S.L.
AECL-009	MADERUELO-ARANDA DE DUERO	AUTOCARES VÍCTOR BAYO, S.L.
AECL-011	OÑA MIRANDA DE EBRO	AUTOBUSES BARREDO, S.L.
AECL-012	I. CONGOSTO-VILLADIEGO II. CONGOSTO-SANDOVAL DE LA REINA	D. JUAN MARCIANO SANZ RUIZ
AECL-013	I. VILLELA-VILLADIEGO II. SAN MIGUEL-VILLADIEGO III. BUSTILLO DEL PARAMO-VILLADIEGO IV. VILLUSTO-VILLADIEGO V. CASTRECIÁS-VILLADIEGO	NEGRETE BUS, S.L.
AECL-014	REBOLLEDILLO-ALAR DEL REY	D ^a . M ^a TERESITA RUIZ RODRIGUEZ
AECL-015	I. PEONES-SOTRESGUDO II. QUINTANILLA DE RIOFRESNO-SOTRESGUDO	D. JUAN MARCIANO SANZ RUIZ
AECL-016	BORCOS-VILLADIEGO	NEGRETE BUS, S.L.
AECL-017	I. QUINTANALORANCO-BRIVIESCA II. QUINTANILLA DE SAN GARCIA-BRIVIESCA	REBECA VADILLO LÓPEZ
AECL-018	JARAMILLO-QUEMADO-SALAS DE LOS INFANTES	ANTONIO CRESPO CABRITO, S.L.
AECL-019	BRAZACORTA-PEÑARANDA DE DUERO	AUTOCARES PATRI, S.A.
AECL-020	TOLBAÑOS DE ARRIBA-BARBADILLO DEL PEZ	ANTONIO CRESPO CABRITO, S.L.
AECL-021	CABEZON DE LA SIERRA-SALAS DE LOS INFANTES	ANTONIO CRESPO CABRITO, S.L.
AECL-022	CASTILLEJO DE ROBLEDO-ARANDA DE DUERO	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-024	I. CASTROCENIZA-QUINTANILLA DEL COCO II. CASTROCENIZA-COVARRUBIAS	ARLANZA BUS, S.L.
AECL-027	LOIS Y LA VELILLA-CREMENES	D. JOSE FERNANDEZ FLOREZ
AECL-033	ONAMIO-PONFERRADA	D. JAVIER GONZÁLEZ LÓPEZ
AECL-034	TEJEIRA-VILLAFRANCA DEL BIERZO	D. ANTONIO GARCÍA CAMPELO
AECL-035	MANZANEDA DE TORIO-LEON	EMPRESA REYERO, S.L.
AECL-037	VEGA DE VALCARCE-VILLAFRANCA DEL BIERZO-PONFERRADA, CON HIJUELAS	GONZALEZ Y DE LA RIVA, S.L.
AECL-038	ROBLEDO DE LAS TRAVIESAS-NOCEDA	AUTOS PELINES, S.A.
AECL-044	ABIA DE LAS TORRES-VILLASARRACINO	GUERRERO BUS, S.L.
AECL-045	HUSILLOS-PALENCIA	JOAQUIN GOMEZ E HIJOS, S.A.
AECL-046	CARDAÑO DE ARRIBA-GUARDO	ROYALBUS, S.L.
AECL-048	SANTA CECILIA DEL ALCOR-PALENCIA	AUTOCARES CALVO E HIJOS, S.L.
AECL-049	VILLALACO-ASTUDILLO	D. EDELMIRO LERMA SERRANO
AECL-050	HORNILLOS DE CERRATO-TORQUEMADA	D. EDELMIRO LERMA SERRANO
AECL-051	VALDECAÑAS DE CERRATO-BALTANAS	AUTOCARES ANTOLÍN, S.L.
AECL-052	SAN PEDRO DE MOARVES-ALAR DEL REY	AUTOBUSES DEL PISUERGA, S.L.
AECL-053	OSORNILLO-LANTADILLA	JOAQUIN GOMEZ E HIJOS, S.A.

AECL	DENOMINACIÓN	TITULAR
AECL-054	I. TABANERA DE VALDAVIA-SALDAÑA II. BARRIOSUSO-SALDAÑA	ESTEBANEZ AJA, S.A.
AECL-056	VERGAÑO-VALLE DE SANTULLAN-CERVERA DE PISUERGA	AUTOBUSES DEL PISUERGA, S.L.
AECL-057	REVILLA DE POMAR-AGUILAR DE CAMPOO	AUTOCARES DONATO, S.L.
AECL-058	COBOS DE CERRATO-QUINTANA DEL PUENTE	AUTOCARES HERRERO, S.L.
AECL-060	VILLAMEDIANA-PALENCIA	D. EDELMIRO LERMA SERRANO
AECL-061	BERMELLAR-VILLASBUENAS	D. JOSE SANCHEZ DIEGO, S.L.
AECL-062	NAVALES-ALBA DE TORMES	D. FLORENTINO GARCÍA ARROYO
AECL-063	VITIGUDINO-LUMBRALES	ARRIBES BUS, S.L.
AECL-064	I. ENCINA DE SAN SILVESTRE-LEDESMA II. DOÑINOS-LEDESMA.	ESCUDERO CUADRADO BUS, S. L.
AECL-065	BERCIMUELLE-GUIJUELO	CESPEDOSA BUS, S.L.
AECL-066	POZOS DE HINOJO-VITIGUDINO	AUTOCARES HERMANOS MARTÍN MARTÍN, S.L.
AECL-067	PELAYOS-GALINDUSTE PELAYOS-GUIJUELO	CESPEDOSA BUS, S.L.
AECL-068	VILLAREJO-ARMENTEROS REVALBOS-ARMENTEROS	CESPEDOSA BUS, S.L.
AECL-069	ALDEACIPRESTE-BEJAR	D. MARCO ANTONIO GARCÍA FRAILE
AECL-071	I. PUEBLA DE SAN MEDEL-FUENTES DE BEJAR II. PUEBLA DE SAN MEDEL-GUIJUELO.	PEDRO GARCÍA GARCÍA
AECL-073	I. VALERO-LINARES DE RIOFRÍO II. EL TORNADIZO-LINARES DE RIOFRIO	VIAMAR AUTOCARES, S.L.U.
AECL-074	HERGUIJUELA DE CIUDAD RODRIGO-AGALLAS-CIUDAD RODRIGO	J. J. MARTÍN GALLEGU, S.L.
AECL-075	MONTEMAYOR DEL RIO-BÉJAR	D. JUSTO PÉREZ GÓMEZ
AECL-078	HONRUBIA DE LA CUESTA-BOCEGUILLAS	AUTOCARES VÍCTOR BAYO, S.L.
AECL-079	ARMUÑA-SEGOVIA	D. ILUMINADO GARCÍA SASTRE
AECL-080	ALCONADA DE MADERUELO-RIAZA	AUTOCARES VÍCTOR BAYO, S.L.
AECL-081	RETORTILLO-EL BURGO DE OSMA	MORENO SANZ 2009, S.L.
AECL-082	I. ALCUBILLA DE AVELLANEDA-LANGA DE DUERO / ALCUBILLA DE AVELLANEDA-SAN ESTEBAN DE GORMAZ	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-083	ESPEJÓN-SAN LEONARDO DE YAGUE	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-084	CASTILLEJO DE ROBLEDO-LANGA DE DUERO	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-085	CASTILRUIZ-SORIA	D. SERAFIN SAINZ RUIZ
AECL-086	DEVANOS-AGREDA	D. SERAFIN SAINZ RUIZ
AECL-087	I. REJAS DE SAN ESTEBAN-SAN ESTEBAN DE GORMAZ II. MIÑO DE SAN ESTEBAN-SAN ESTEBAN DE GORMAZ.	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-088	I. FUENCALIENTE-EL BURGO DE OSMA II. FUENCALIENTE-SAN ESTEBAN DE GORMAZ	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-089	FUENTES DE MAGAÑA-SORIA	D. JESÚS MONGE ÁLVAREZ
AECL-090	UCERO-EL BURGO DE OSMA	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-091	I. ESPEJA DE SAN MARCELINO-SAN LEONARDO DE YAGÜE II. ESPEJA DE SAN MARCELINO-EL BURGO DE OSMA III. ESPEJA DE SAN MARCELINO-EL BURGO DE OSMA	D. FRANCISCO JAVIER LLORENTE ORTEGA
AECL-092	BRETUN-SORIA	D. DIONISIO REVILLA JIMENEZ
AECL-093	MATAMALA DE ALMAZÁN-ALMAZÁN	HIJOS DE ANGEL ARRIBAS, S.L.

AECL	DENOMINACIÓN	TITULAR
AECL-094	FUENTETOBA-SORIA	AUTOMÓVILES LA SERRANA, S.L.
AECL-096	I. EL POYO-ALCAÑICES II. NUEZ-ALCAÑICES.	HEREDEROS DE A. TAMAME, S.A.
AECL-102	TAPIOLES-VILLALPANDO	HEREDEROS DE A. TAMAME, S.A.
AECL-103	MORALEJA DE SAYAGO-ZAMORA	SANTIAGO DIEZ E HIJOS, S.L.
AECL-104	VALDEFINJAS-TORO	HEREDEROS DE A. TAMAME, S.A.
AECL-106	I. HERRERUELA DE CASTILLERÍA-CERVERA DE PISUERGA II. PIEDRASLUENGAS-CERVERA DE PISUERGA III. VIDRIEROS-CERVERA DE PISUERGA IV. SANTA MARÍA DE REDONDO-CERVERA DE PISUERGA	AUTOBUSES DEL PISUERGA, S.L.
AECL-107	NISTAL-VEGUELLINA DE ÓRBIGO	BLAS FERNÁNDEZ, S.L.
AECL-112	BECERRIL DEL CARPIO-AGUILAR DE CAMPOO	D. JOSÉ ENRIQUE CABRIA GARCÍA
AECL-116	OBECURI-ZURBITU, A TREVIÑO Y A MIRANDA DE EBRO	AUTOCARES CASTILLA-LEÓN, S.A.U.
AECL-118	COLMENAR DE MONTEMAYOR - SALAMANCA	VIAGON AUTOCARES, S. L.

TAXIS VINCULADOS A CONTRATOS CONCESIONALES

TR	VT	DENOMINACION	TITULAR
TR-1	VT-10027355-2	SOLANA DE ÁVILA-EL BARCO DE ÁVILA	TAXI ÁNGEL ALONSO, S.L.
TR-2	VT-05710932-2	CASILLAS-SOTILLO DE LA ADRADA	D. FRANCISCO MARTÍN MARTÍN
TR-3	VT-10620950	PINILLA DE TRASMONTE, CILLERUELO DE ARRIBA Y PINEDA DE TRASMONTE-CENTRO DE SALUD DE LERMA	ARLANZA BUS, S. L.
TR-4	VT-10620950	VILLAFRUELA, TORRECITORES, IGLESIARRUBIA, AVELLANOSA DE MUÑO-CETRO DE SALUD DE LERMA	ARLANZA BUS, S. L.
TR-5	VT-06501941-3	FONCASTÍN-MEDINA DEL CAMPO y VENTOSA DE LA CUESTA-MEDINA DEL CAMPO	Dª YOLANDA BELLIDO RUÍZ
TR-8	VT-05379605	MONTENEGRO DE CAMEROS-COVALEDA	D. JOSÉ LUIS TERESA PÉREZ
TR-10	VT-066183002	REQUENA DE CAMPOS-FROMISTA	Dª ELISA MARÍA VALLEJERA SOTO
TR-12	VT-05610060-4	FONCASTÍN-TORDESILLAS	D. JUAN JOSÉ SÁNCHEZ ERCE
TR-13	VT-05840077-3	I. SANTA LEONOR-CEBREROS II. QUEXIGAL-CEBREROS	D. FELIPE REVIEJO DIAZ
TR-14	VT-11376131	LA SEQUERA DE HAZA-ARANDA DE DUERO	AUTOCARES PATRI, S. A.
TR-15	VT-06871248-5	VALDELAMATANZA-EL CERRO	D. JUAN BELINCHON DE LA PEÑA
TR-16	VTN-10520967-2	CUEVAS DE AYLLÓN-AYLLÓN	MILAGROS ALONSO BARAHONA
TR-17	VTN-11326222-1	SAN PEDRO DE OLLEROS-VEGA DE ESPINAREDA	ADELINA FERNÁNDEZ ALONSO

CONCESIONES ESTATALES CON TRÁFICO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA (VAC)

VAC	DENOMINACIÓN	TITULAR
VAC-022	LOGROÑO-SORIA-MADRID, CON HIJUELAS	NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.
VAC-046	IRÚN-TUY, CON HIJUELAS	INTERURBANA DE AUTOCARES, S. A. (INTERCAR, S.A.)
VAC-053	CORIA-SALAMANCA-BARCELONA, CON HIJUELAS	VIGO-BARCELONA, S.A. (VIBASA).
VAC-067	BURGOS-POZA DE LA SAL-FRIAS-BRIVIESCA-PADRONES-LOGROÑO, CON HIJUELAS.	NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.
VAC-076	SORIA-ZARAGOZA, CON HIJUELAS	TRANSPORTES HERNÁNDEZ PALACIO, S.A. (THERPASA)
VAC-087	MADRID-MIAJADAS-DON BENITO, CON HIJUELAS	LA VELOZ, S.A.
VAC-099	MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA, CON HIJUELA	TRANSPORTES DE VIAJEROS DE ARAGÓN, S.A (ARATESA)
VAC-108	SANTANDER-BILBAO-BARCELONA	VIAJES POR CARRETERA, S.A. (VIACAR, S.A.)
VAC-127	MADRID-SALAMANCA-VIGO, CON HIJUELAS	AUTO RES, S.L.
VAC-140	SALAMANCA-LEON-SANTANDER, CON PROLONGACIÓN A LAREDO	GRUPO ENATCAR, S.A.
VAC-145	LEON-ZARAGOZA, POR VALLADOLID CON HIJUELAS	LINECAR, S.A.
VAC-157	MADRID-IRÚN, CON HIJUELAS	NEX CONTINENTAL HOLDINGS, S.L.U.
VAC-159	SANTIAGO DE COMPOSTELA, GIJÓN, IRÚN, BARCELONA	RUTAS DEL CANTÁBRICO, S.L.
VAC-160	MADRID-LEÓN-GIJÓN	ALIANZA BUS, S.L.U.
VAC-161	SEVILLA-SALAMANCA-IRÚN	GRUPO ENATCAR, S.A.
VAC-202	PEDRO BERNARDO-TALAVERA DE LA REINA	LA VELOZ, S.A.
VAC-203	LA ADRADA-TALAVERA DE LA REINA	LA VELOZ, S.A.
VAC-206	FERROL-ALGECIRAS	DAINCO, S.A.
VAC-208	MADRID - PAMPLONA POR BURGOS Y LOGROÑO, CON PROLONGACIÓN DE PAMPLONA A VALCARLOS Y FRONTERA FRANCESA DE ARNEGUI	AUTOBUSES PAMPLONA - MADRID, S.L.
VAC-209	HONTANARES-TALAVERA DE LA REINA	LA VELOZ, S.A.
VAC-219	VIGO-BARCELONA-IRUN, CON HIJUELAS	VIGO-BARCELONA, S.A. (VIBASA).
VAC-222	MADRID-PLASENCIA	COMPAÑÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA, S.A. (CEVESA)
VAC-223	MADRID-AVILA	RJ AUTOCARES, S.L.
VAC-224	MADRID-JARAIZ DE LA VERA (CÁCERES)	LA VELOZ, S.A.
VAC-227	CALAHORRA (LA RIOJA) Y SORIA	AUTOBUSES JIMENEZ, S.L.
VAC-234	IRÚN-ALGECIRAS	SECORBUS, S.L.
VAC-235	BURGOS-ZARAGOZA	LOGROZA, S.L.
VAC-242	MADRID-ARANDA DE DUERO-EL BURGO DE OSMÁ	AUTOMNIBUS INTERURBANOS, S.A. (AISA)
VAC-246	MADRID-SEGOVIA CON PROLONGACIÓN A MELGAR DE FERNAMENTAL	LLORENTE BUS, S.L.
VAC-247	ALDEANUEVA DEL CAMINO (CÁCERES) Y MADRID	MALDEASA, S.L.

5.6. LISTADO DE INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE ACTUALES

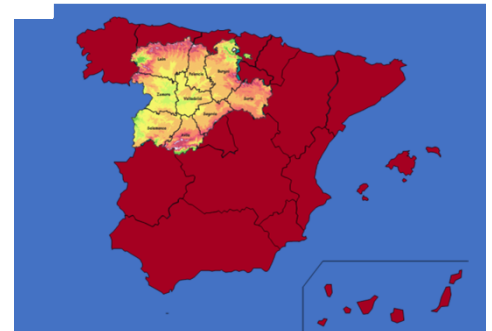
5.6.1. ESTACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA

Nº	PR.	LOCALIDAD	CONSTRUCCIÓN	AÑO	TITULARIDAD
1	AV	Ávila	Junta de CyL	2013	Junta de Castilla y León
2		Arenas de San Pedro	Junta de CyL	1994	Junta de Castilla y León
3		Cebreros	Junta de CyL	1989	Junta de Castilla y León
4		Candeleda	Junta de CyL	1991	Junta de Castilla y León
5		El Tiemblo	Junta de CyL	1996	Junta de Castilla y León
6		Pedro Bernardo	Junta de CyL	2001	Junta de Castilla y León
7		El Barco de Ávila	Junta de CyL	2006	Junta de Castilla y León
8	BU	Burgos	Ayuntamiento	1944 2007	Ayuntamiento
9		Aranda de Duero	Junta de CyL	1988	Junta de Castilla y León
10		Lerma	Junta de CyL y Ayuntamiento	2009	Ayuntamiento
11		Medina de Pomar	Junta de CyL	1995	Junta de Castilla y León
12		Villarcayo	Junta de CyL	2007	Junta de Castilla y León
13		Miranda de Ebro	Ayuntamiento y Adif	2011	Ayuntamiento
14	LE	León	Junta de CyL	1990	Junta de Castilla y León
15		Ponferrada	Junta de CyL	1985 2005	Junta de Castilla y León
16		Astorga	Junta de CyL	1987	Junta de Castilla y León
17		Bañeza, La	Privada	1995	Privada
18		Robla, La	Junta de CyL	1986	Junta de Castilla y León
19		Valencia de Don Juan	Junta de CyL	2000	Junta de Castilla y León
20		Mansilla de las Mulas	Junta de CyL	1990	Junta de Castilla y León
21		Villablino	Privada		Privada
22		Santa María del Páramo	Junta de CyL.	1998	Junta de Castilla y León
23		Bembibre	Junta de CyL.	2016	Ayuntamiento
24		Riaño	Junta de CyL y Ayuntamiento	2006	Ayuntamiento
25	PA	Palencia	Estado	1981	Junta de Castilla y León
26		Guardo	Junta de CyL	1987	Junta de Castilla y León
27		Osorno la Mayor	Junta de CyL	1992	Junta de Castilla y León
28		Herrera de Pisuerga	Junta de CyL	1991	Junta de Castilla y León
29		Saldaña	Junta de CyL	1990	Junta de Castilla y León
30		Quintana del Puente	SUCCO	2006	SUCCO
31		Cervera de Pisuerga	Junta de CyL	1991	Junta de Castilla y León
32		Aguilar de Campóo	Junta de CyL y Ayuntamiento	2006	Ayuntamiento
33	SA	Salamanca	Estado	1975	Junta de Castilla y León
34		Béjar	Estado	1981	Junta de Castilla y León
35		Vitigudino	Junta de CyL	1990	Junta de Castilla y León
36		Peñaranda de Bracamonte	Estado	1985	Junta de Castilla y León
37		Ciudad Rodrigo	Estado	1978	Junta de Castilla y León
38		Guijuelo	Junta de CyL	1991	Junta de Castilla y León
39		Alba de Tormes	Junta de CyL	1993	Junta de Castilla y León
40	SG	Segovia	Ayuntamiento	1971	Ayuntamiento
41		El Espinar-San Rafael	Junta de CyL	1991	Junta de Castilla y León
42		Nava de la Asunción	Junta de CyL	1992	Junta de Castilla y León
43		Cuéllar	Junta de CyL y Ayuntamiento	1986	Ayuntamiento
44		Fuentesaúco de Fuentidueña	Junta de CyL	1992	Junta de Castilla y León
45		Coca	Junta de CyL	2000	Junta de Castilla y León
46		Riaza	Junta de CyL	1996	Junta de Castilla y León
47		Ayllón	Junta de CyL	2001	Junta de Castilla y León
48		Barbolla-El Olmo	Junta de CyL	1991	Junta de Castilla y León
49		Cantalejo	Junta de CyL	2007	Junta de Castilla y León

Nº	PR.	LOCALIDAD	CONSTRUCCIÓN	AÑO	TITULARIDAD
50		Boceguillas	Junta de CyL	2009	Junta de Castilla y León
51	SO	Soria	Estado	1985	Junta de Castilla y León
52		El Burgo de Osma	Junta de CyL	2000	Junta de Castilla y León
53		Ólvega	Junta de CyL	2000	Junta de Castilla y León
54		Almazán	Junta de CyL	1987	Junta de Castilla y León
55		San Esteban de Gormaz	Junta de CyL	1987	Junta de Castilla y León
56		Ágreda	Junta de CyL	1997	Junta de Castilla y León
57	VA	Valladolid	Estado	1972	Junta de Castilla y León
58		Medina del Campo	Junta de CyL	1993	Junta de Castilla y León
59		Medina de Rioseco	Junta de CyL	1991	Junta de Castilla y León
60		Tordesillas	Junta de CyL	1996	Junta de Castilla y León
61		Peñafiel	Junta de CyL	2011	Junta de Castilla y León
62		Villalón de Campos	Junta de CyL	1993	Ayuntamiento
63	ZA	Zamora	Junta de CyL	1989	Junta de Castilla y León
64		Benavente	Junta de CyL	1987	Junta de Castilla y León
65		Alcañices	Junta de CyL	1994	Junta de Castilla y León
66		Villalpando	Junta de CyL	1999	Ayuntamiento
67		Toro	Junta de CyL y Ayuntamiento	2002	Ayuntamiento
68		Puebla de Sanabria	Junta de CyL	1996	Junta de Castilla y León
69		Muelas del Pan	Junta de CyL	1996	Junta de Castilla y León

5.6.2. REFUGIOS DE ESPERA PARA VIAJEROS

PROVINCIA	Nº REFUGIOS
ÁVILA	135
BURGOS	117
LEÓN	104
PALENCIA	132
SALAMANCA	152
SEGOVIA	130
SORIA	116
VALLADOLID	112
ZAMORA	145
TOTAL	1.143



MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTILLA Y LEÓN

Diciembre 2019

Tomo 2

ANEXO II

**DETERMINACIONES DE
PLANIFICACIÓN**

DETERMINACIONES DE PLANIFICACIÓN

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	154
2.- VINCULACIÓN A LOS PRINCIPIOS ESTABLECIDOS EN LA LEGISLACIÓN GENERAL Y SECTORIAL DE APLICACIÓN	158
3.- EJES ESTRÁTEGICOS PARA EL DESARROLLO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTES Y OBJETIVOS VINCULADOS A SU CONSECUCCIÓN	163

1.- INTRODUCCIÓN

La Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, establece, tal y como se recoge en su artículo 1, *“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 las infraestructuras complementarias al 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”*.

De acuerdo con ello, dedica su Título IV a la planificación y coordinación del transporte público entre Administraciones y entre modos, con especial mención del Mapa de ordenación de transportes, como instrumento básico de planificación, ordenación, y coordinación de la red de transporte público de viajeros por carretera de la Comunidad de Castilla y León.

La red actual de transporte público regular interurbano de uso general es administrada mediante contratos de gestión de servicio público (contratos de concesión de servicios, en nueva denominación dada por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en adelante LCSP), bajo la modalidad de concesión administrativa; el Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre tuvo como función garantizar la estabilidad del sistema concesional de transporte público regular interurbano de viajeros por carretera de Castilla y León, y otorgó a los contratos concesionales de transporte un marco jurídico en el que desenvolverse.

Por otra parte, el Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, de aplicación directa a los Estados miembros, establece el marco jurídico sectorial y pautas homogéneas para la organización y contratación de los servicios públicos de transporte, estableciendo, a su vez, límites máximos a la duración de los contratos.

Existe una obligación legal de licitar nuevos contratos, lo que representa además, para Castilla y León, la oportunidad de planificar y rediseñar la red pública de transporte de nuestra Comunidad para hacerla más eficiente, sostenible, moderna y accesible a las personas.

El transporte público de viajeros es un elemento vertebrador esencial de nuestra Comunidad Autónoma, cuestión especialmente importante en Castilla y León, dadas sus singulares características socio territoriales -amplitud de extensión territorial, baja densidad y amplia dispersión geográfica-, sin apenas equivalente en la Unión Europea.

La planificación del nuevo sistema de transporte público debe racionalizar la red de transporte, actuando como instrumento de optimización de las aportaciones públicas destinadas a dicha red, pero siempre con la premisa de la garantía de dotar a todos los habitantes de Castilla y León de un servicio de transporte público suficiente en términos de conectividad y adaptado a las necesidades reales de cada territorio (especialmente rural y metropolitano).

En consecuencia, se debe garantizar el derecho a la movilidad de las personas de Castilla y León, a través de un servicio público de calidad, facilitando la accesibilidad de los habitantes a los servicios básicos y su relación con los centros urbanos de mayor entidad. Ello implica necesariamente, garantizar la igualdad de acceso a las personas con movilidad reducida y a los habitantes que residan en zonas más aisladas o con baja densidad de población.

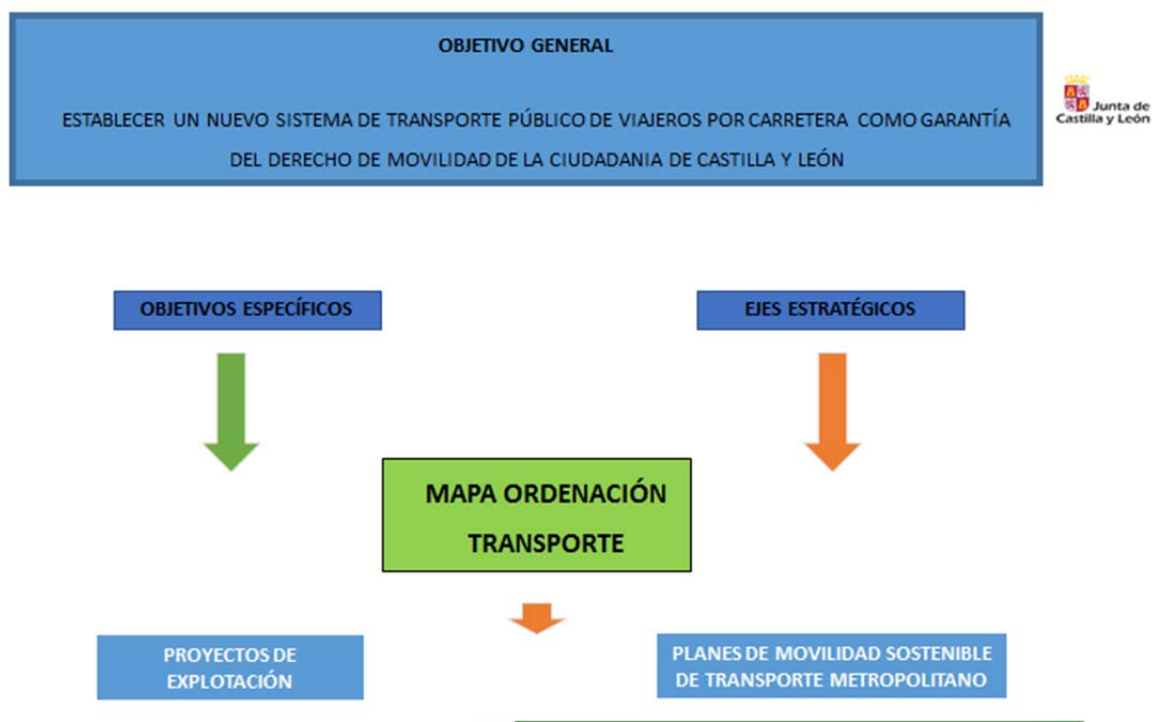
De esta manera se favorece el mantenimiento de la población en las zonas rurales al posibilitar a los ciudadanos acceder a la prestación de servicios sanitarios, sociales y culturales que no existen en sus localidades de residencia, haciendo de Castilla y León una Comunidad Autónoma cada vez más equilibrada, al tiempo que contribuye a su cohesión y fortalecimiento.

El nuevo Mapa de ordenación de transportes responde, por tanto, a las necesidades indicadas anteriormente, garantizando una mayor cobertura territorial del sistema, contribuyendo a la construcción de un modelo de movilidad público, universal, alternativo al vehículo particular, respetuoso con el medio ambiente y que contribuya a la calidad de vida de las personas residentes en Castilla y León.

Desde el punto de vista de la planificación del transporte es preciso establecer en primer lugar, la adecuación normativa de la planificación de la red de transporte que se

contempla en el presente documento con los **principios básicos** establecidos en la legislación general y sectorial (constituida fundamentalmente por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León) para, a continuación, fijar los **Ejes estratégicos** que sirven de fundamento al modelo de movilidad. Por último, es preciso determinar los **Objetivos genéricos** vinculados a la consecución de los ejes previamente establecidos.

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



En consecuencia, en cumplimiento de la función planificadora que le otorga la vigente Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, se establecen en las presentes determinaciones de planificación, los Ejes estratégicos que sirven de base al nuevo modelo de movilidad propuesto por las determinaciones de

ordenación y coordinación que contiene el presente documento normativo, así como los objetivos genéricos vinculados a dichos ejes estratégicos.

2.- VINCULACIÓN A LOS PRINCIPIOS ESTABLECIDOS EN LA LEGISLACIÓN GENERAL Y SECTORIAL DE APLICACIÓN

El Mapa de ordenación de transportes se ajusta, a los requisitos legales establecidos por la normativa de aplicación, y más concretamente a lo previsto, como legislación fundamental de referencia, en:

- Artículo 70.1.8º del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, establece la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma sobre los transportes terrestres que transcurran íntegramente sobre su territorio
- 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.
- Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres; y su Reglamento de desarrollo.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Por su parte, el artículo 3 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, se establecen los **principios básicos** que han de servir de pautas esenciales en el desarrollo del modelo de movilidad de Castilla y León que se propone en el presente Mapa de ordenación de transportes:

- La satisfacción de las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Castilla y León, con especial atención a las personas con discapacidad y movilidad reducida, garantizándose la igualdad de acceso a los servicios de transporte en la totalidad del territorio autonómico.
- El desarrollo de un sistema autonómico de transporte público de viajeros eficiente y coordinado, que evite la competencia desleal entre los distintos

modos de transporte, promoviendo la intermodalidad y favoreciendo la cohesión económica y social y la equidad territorial, con especial apoyo a las zonas rurales.

- La promoción de la movilidad sostenible, entendida como instrumento de ordenación que reduce la contaminación atmosférica y el ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía.
- La garantía del más alto nivel de seguridad, calidad y confort en la prestación de los servicios de transporte, aprovechando especialmente el desarrollo tecnológico de los sistemas inteligentes de transporte.
- La promoción del uso de nuevas tecnologías y medios telemáticos en la gestión del transporte público.
- El fomento de la accesibilidad universal y el diseño para todos, respecto a los transportes, instalaciones y actividades.
- La flexibilidad de las condiciones en las explotaciones que conforman la red de transporte público, procurando su adaptación dinámica a la evolución de las características socio-territoriales de las poblaciones a las que atienden, fomentando aquellos modelos que mejor se adapten a las necesidades reales de los habitantes del medio rural de Castilla y León.
- El establecimiento de un régimen tarifario y de financiación del transporte público que sea equitativo, eficaz y eficiente y que asegure su sostenibilidad económico - financiera.
- El fomento y la priorización del transporte público como alternativa sostenible frente al transporte privado.
- La integración de la red de transporte público de Castilla y León en el mercado único nacional de transporte de viajeros.

- La garantía y defensa de los derechos de las personas consumidoras y usuarias en el ámbito específico del transporte público.
- El uso racional y eficiente de los recursos públicos destinados a inversiones y al fomento de la red de transporte público, primando su empleo en los proyectos y actuaciones que ofrezcan mayor rentabilidad social.

Así mismo, tanto en el articulado de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, como en la legislación sectorial vinculada al mismo, se fijan las **líneas de actuación** en que se han de concretar los anteriores principios:

- **Líneas de actuación** vinculadas a la **forma de prestación de los servicios y su organización**
 - *Artículo 26.- Servicios Integrados Zonales*, como fórmula preferente para la prestación de los servicios, que comprenderá todos o parte de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de titularidad pública, tanto de uso general como especial, que se presten en una zona determinada.
 - *Artículo 31.- Transporte a la demanda* como garantía de la prestación de servicios en el ámbito rural.
 - *Artículo 33.- Prestación conjunta de los servicios de transporte público regular de uso especial y de uso general titularidad de la administración autonómica.*
 - *Artículo 52.- Autoridad única de transporte, Consorcios y Mancomunidades de Interés General Urbanas.*
 - *Artículos 53.- Coordinación y fomento de la intermodalidad.*
- **Líneas de actuación** vinculadas a la **sostenibilidad económica del sistema**
 - *Artículo 7.- Declaración de servicio público* del nuevo sistema de transporte titularidad de la administración autonómica derivado del Mapa de Ordenación del Transporte.

- Artículo 10.- Exigencia de un nuevo *modelo de financiación* y la *sostenibilidad económica financiera* del sistema de transporte.
 - Artículo 12.- *Obligación de Servicio Público (OSP)* en los términos de la normativa europea.
 - Artículos 13 y 14.- Régimen tarifario, interoperabilidad y coordinación tarifaria.
-
- **Líneas de actuación de carácter transversal** al sistema
 - Artículo 8.- *Catálogo de derechos* de las personas usuarias.
 - Artículos 15 a 19.- Exigencias en materia de *calidad* de los servicios, *sostenibilidad ambiental* e implantación de *sistemas inteligentes de transporte*.
 - *Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del territorio de la Comunidad de Castilla y León*, contempla como ámbitos territoriales de referencia para los futuros contratos de servicios de transporte, las Áreas Funcionales Estables y las Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio Rurales (si bien estas últimas en los términos de la D.T.3ª de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre).
 - *Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León*, que promueve la accesibilidad de la Red de Áreas Naturales Protegidas.
 - *Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible*, que establece la movilidad sostenible como un principio básico de actuación.
 - *Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público*, que sustenta la contratación pública estratégica como instrumento que permite 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.

3.- EJES ESTRÁTEGICOS PARA EL DESARROLLO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTES Y OBJETIVOS VINCULADOS A SU CONSECUCCIÓN

El objetivo del Mapa de ordenación de transportes es establecer un nuevo sistema de transporte público de viajeros por carretera que garantice el derecho a la movilidad de los ciudadanos de Castilla y León.

Partiendo del **objetivo global** reseñado anteriormente y de conformidad con los **principios básicos** y las **líneas de actuación** establecidas por la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, se fijan los siguientes **Ejes estratégicos** sobre los que pivota el Mapa de ordenación de transportes. Estos Ejes Estratégicos constituyen los grandes conceptos que centran el modelo de movilidad de Castilla y León y por lo tanto guían todas las acciones a realizar en aras de su consecución.

- **Primer Eje estratégico. Transporte comprometido con la ciudadanía.**
- **Segundo Eje estratégico. Transporte comprometido con la sostenibilidad**
- **Tercer Eje estratégico. Transporte comprometido con la modernización tecnológica**

Sobre la base de los Ejes Estratégicos citados se agrupan o combinan los objetivos genéricos del Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León. Es importante destacar que los objetivos genéricos asignados a cada Eje estratégico no son compartimentos estancos sino que pueden asimismo afectar a otros Ejes, es decir no necesariamente los objetivos deben corresponder exclusivamente a un Eje estratégico, sino que se conectan con otros ascendentes hacia la consecución de un resultado estratégico final o último.

PRIMER EJE ESTRATÉGICO. TRANSPORTE COMPROMETIDO CON LA CIUDADANÍA

Objetivos genéricos:

- Compromiso con la movilidad en el Medio Rural.
- Compromiso con la movilidad en las Área urbanas y periurbanas.
- Participación Pública Activa.

SEGUNDO EJE ESTRATÉGICO. TRANSPORTE COMPROMETIDO CON LA SOSTENIBILIDAD

Objetivos genéricos:

- Sostenibilidad Ambiental.
- Sostenibilidad Social.
- Sostenibilidad Económica.

TERCER EJE ESTRATÉGICO. TRANSPORTE COMPROMETIDO CON LA MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA

Objetivos genéricos:

- Transporte Moderno, Accesible y Seguro.
- Transporte Inteligente, Digitalizado y Conectado.
- Transporte de Calidad.

PRIMER EJE ESTRATÉGICO. TRANSPORTE COMPROMETIDO CON LA CIUDADANÍA

Objetivo genérico 1

Compromiso con la movilidad en el Medio Rural.

Garantizar la accesibilidad territorial y las necesidades de movilidad del mundo rural

Dar servicio de transporte a la totalidad de los núcleos de población de la Comunidad Autónoma, adaptando los servicios a las especificidades de cada territorio.

Optimización de la oferta actual en términos de rutas de transporte, expediciones, conectividad y adecuación de vehículo a las condiciones de ruralidad de los territorios.

Objetivo genérico 2

Compromiso con la movilidad en las Áreas urbanas y periurbanas.

Nuevo modelo de Gobernanza del Transporte público

Coordinación entre administraciones titulares de las competencias y entre modos de transporte.

Implantación de fórmulas convencionales de gestión conjunta de las competencias en materia de transporte (Consortios o Mancomunidades de Interés General).

Objetivo genérico 3

Participación Pública activa.

Compromiso de máxima información y participación ciudadana

Participación pública en el procedimiento de elaboración y aprobación del nuevo modelo de movilidad.

Implantación de un punto de acceso información global en materia de transporte público.

SEGUNDO EJE ESTRATÉGICO. TRANSPORTE COMPROMETIDO CON LA SOSTENIBILIDAD

Objetivo genérico 1

Compromiso con la Sostenibilidad Ambiental.

Potenciación del uso de transporte público en autobús

Utilización de tecnología y fuentes energéticas sostenibles (reducción huella de carbono).

Contratación pública estratégica en materia medioambiental.

Objetivo genérico 2

Compromiso con la Sostenibilidad Social

Mantenimiento del tejido empresarial y el nivel de empleo

Dialogo Social en materia de subrogación de trabajadores.

Contratación pública estratégica en materia social.

Objetivo genérico 3

Compromiso con la Sostenibilidad Económica

Nuevo Modelo de financiación de los servicios de transporte

Implantación de Obligaciones de Servicio Público.

Implantación sistema tarifario.

TERCER EJE ESTRATÉGICO. TRANSPORTE COMPROMETIDO CON MODERNIZACIÓN TECNOLÓGICA

Objetivo genérico 1

Compromiso con un transporte moderno accesible y seguro.

Modernización, accesibilidad, y seguridad de la flota

Reducción antigüedad de la flota.

Adecuación vehículos a características socio-territoriales.

Contratación pública estratégica en materia de modernización, seguridad y accesibilidad.

Objetivo genérico 2

Compromiso con un transporte inteligente y conectado

Conectividad y digitalización

Implantación de nuevos medios de pago, de control y gestión tecnológica.

Contratación pública estratégica en materia de tecnológica.

Objetivo genérico 3

Compromiso con un transporte de calidad

Prestación de un servicio de Calidad

Implantación de estándares de calidad.

Contratación pública estratégica en materia de calidad del servicio.

Los Ejes estratégicos y lo Objetivos genéricos que figuran en el presente Anexo II constituyen los instrumentos básicos de planificación del Mapa de ordenación de transportes en los términos exigidos por el artículo 54.1 de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.



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

Así mismo, tienen carácter vinculante respecto en relación con los planes de movilidad sostenible de transporte metropolitano que pudieran implementarse en las Áreas Funcionales Estables, de conformidad con lo determinado por los artículos 55 y 58 de Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León.

ANEXO III

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN
Y COORDINACIÓN

DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN Y COORDINACIÓN

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	170
2.	CRITERIOS	173
2.1.	CRITERIOS RELATIVOS AL SISTEMA DE PRESTACIÓN, CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN Y REQUISITOS BÁSICOS QUE HAN DE CUMPLIR LOS SERVICIOS	173
2.1.1.	Servicios integrados zonales	174
2.1.2.	Transporte a la demanda	186
2.1.3.	Prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial. Integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general	191
2.1.4.	Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte	205
2.1.5.	Requisitos básicos que ha de cumplir la oferta de transporte.....	220
2.2.	CRITERIOS RELATIVOS AL SISTEMA ECONÓMICO FINANCIERO DE LOS SERVICIOS	232
2.2.1.	Obligaciones de Servicio Público (OSP)	232
2.2.2.	Estudios económicos	233
2.3.	CRITERIOS RELATIVOS AL CONTENIDO DE LOS PROYECTOS DE EXPLOTACIÓN DE LAS FUTURAS LICITACIONES.....	235
2.4.	CRITERIOS RELATIVOS AL SISTEMA TARIFARIO	237
2.5.	CRITERIOS RELATIVOS AL MODELO DE GOBERNANZA DEL TRANSPORTE	243
2.6.	CRITERIOS RELATIVOS A LOS DERECHOS SOCIALES Y LABORALES DERIVADOS DE LAS FUTURAS LICITACIONES.....	250
2.7.	CRITERIOS VINCULADOS A LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD	254
2.8.	CRITERIOS RELATIVOS A LAS NORMAS DE CALIDAD	265
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	272
2.10.	CRITERIOS REFERENTES AL PROCEDIMIENTO DE SEGUIMIENTO DE SU CUMPLIMIENTO Y LOS SUPUESTOS EN QUE PROCEDE SU REVISIÓN, TOTAL O PARCIAL, Y ACTUALIZACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTES	283
2.11.	CRITERIOS RELATIVOS A LA MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DEL TRANSPORTE	288

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.

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 Transporte.

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 del Transporte lo son en cuanto que tienen como finalidad fijar 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.

- 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 laborales 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 del Transporte 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

2. CRITERIOS

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

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 Autónoma 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.

- **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.

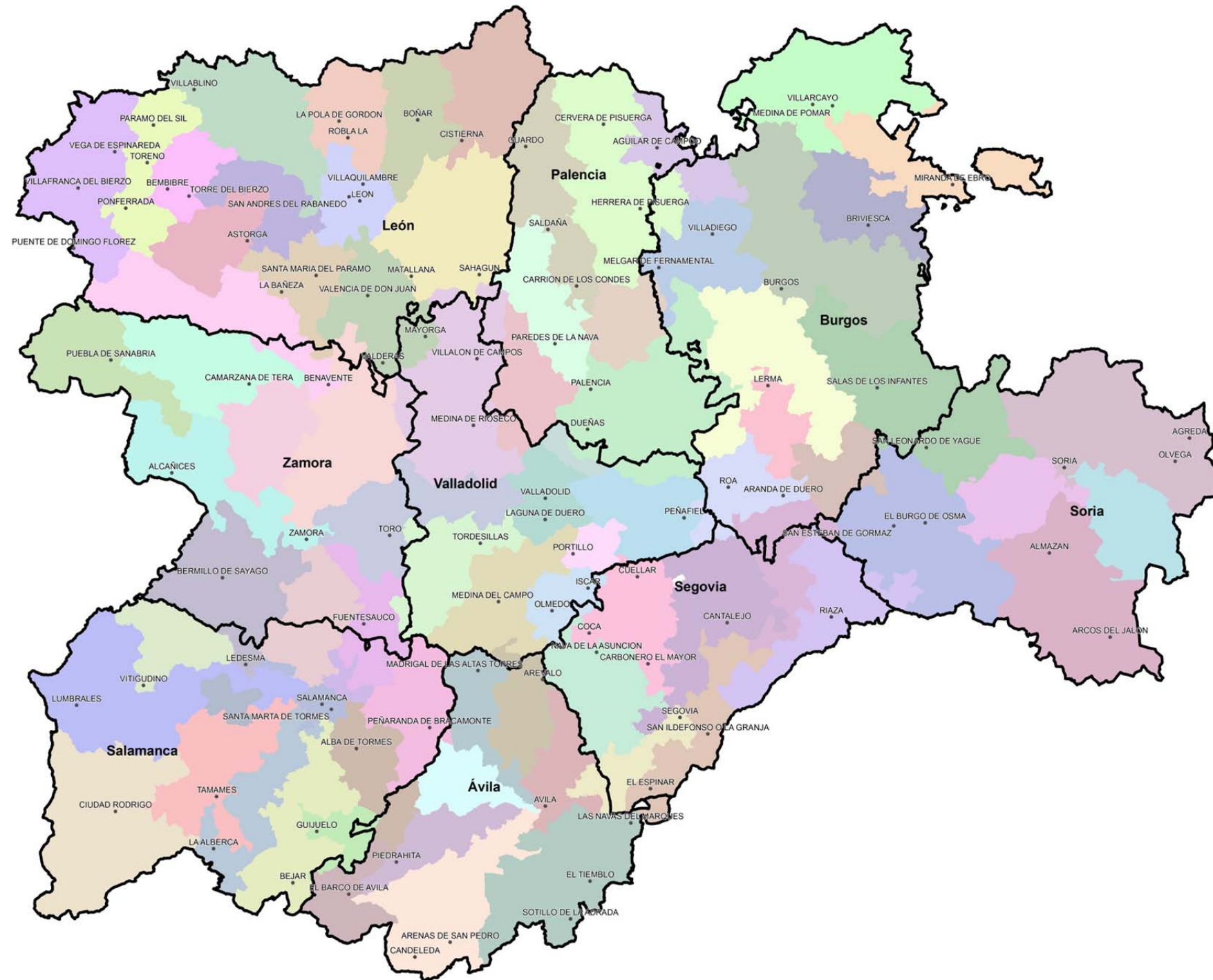
2.1.1. Servicios integrados zonales

- 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 vertebrará 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

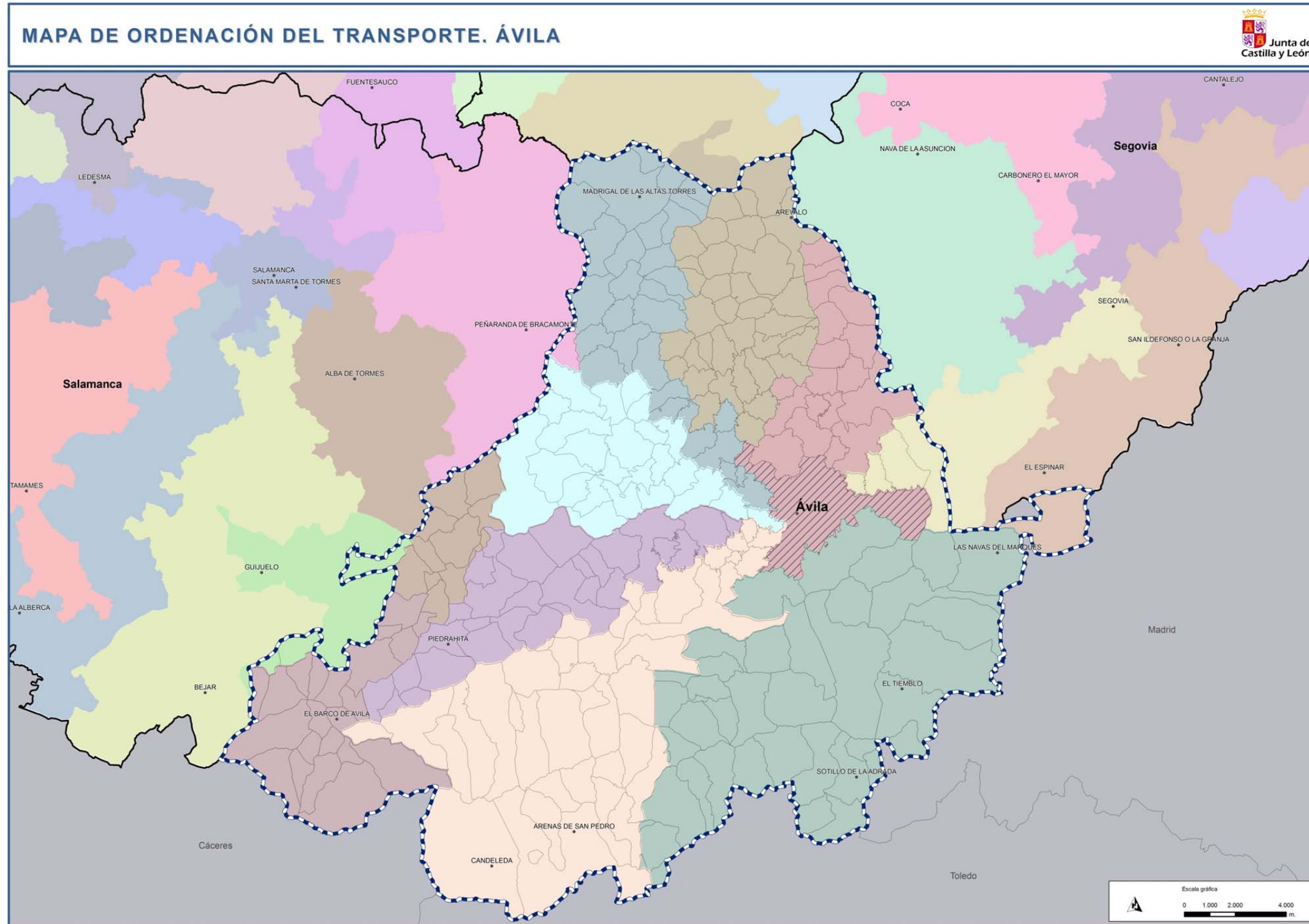
general para dar respuesta a un territorio con núcleos dispersos y con baja densidad de población.

- 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 se determinarán en el proyecto de explotación.
- 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.
- 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.

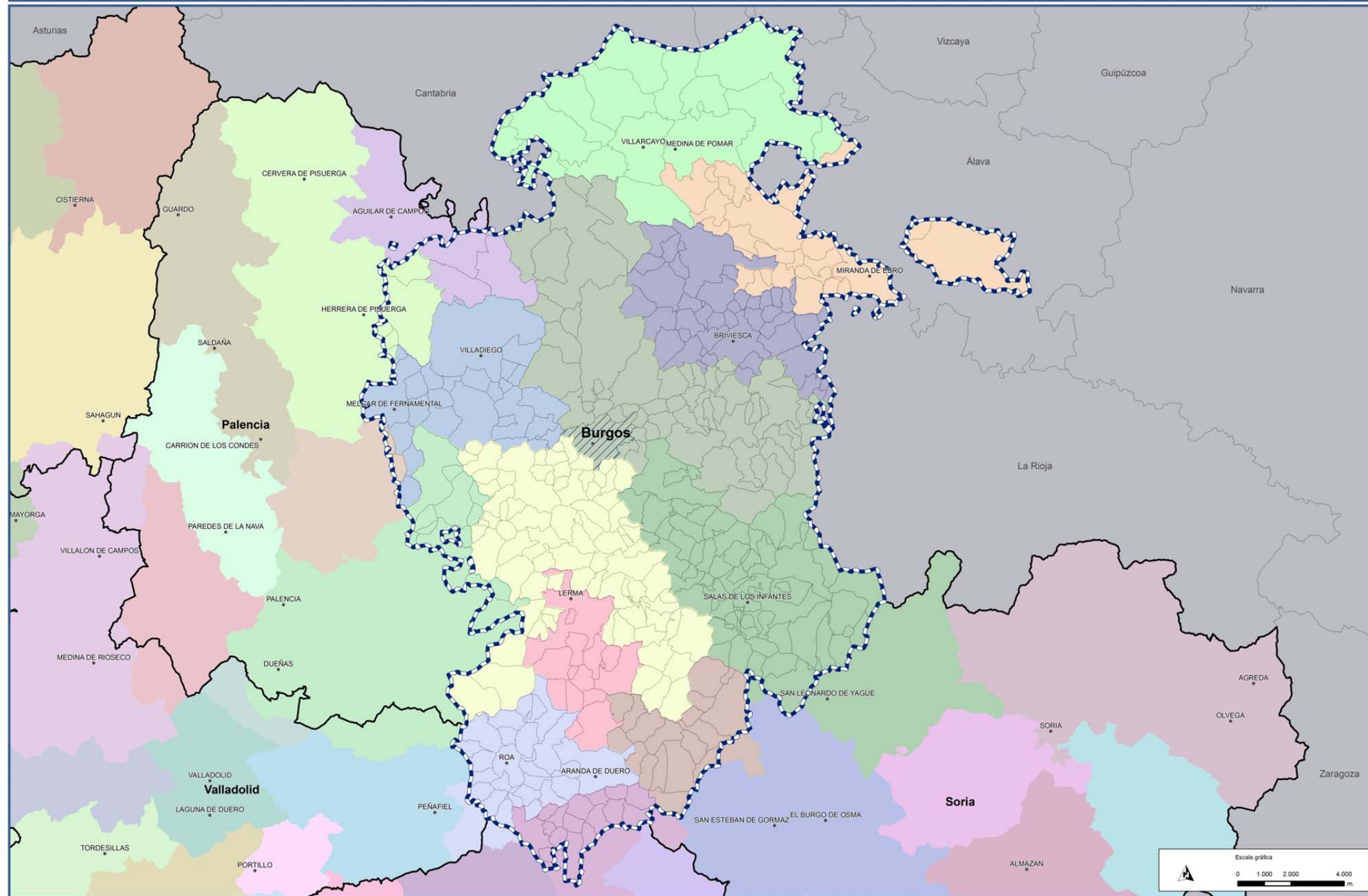
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

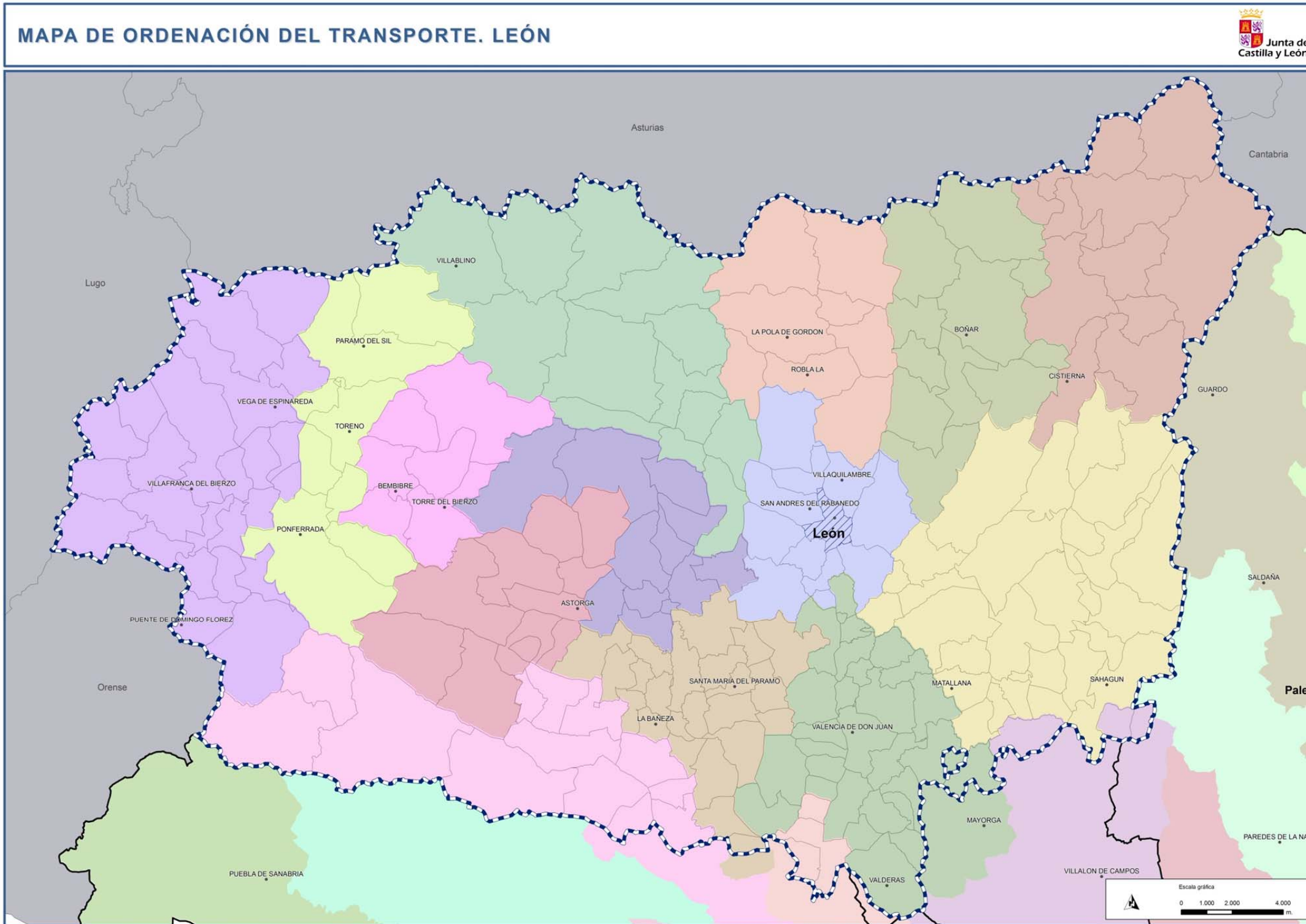


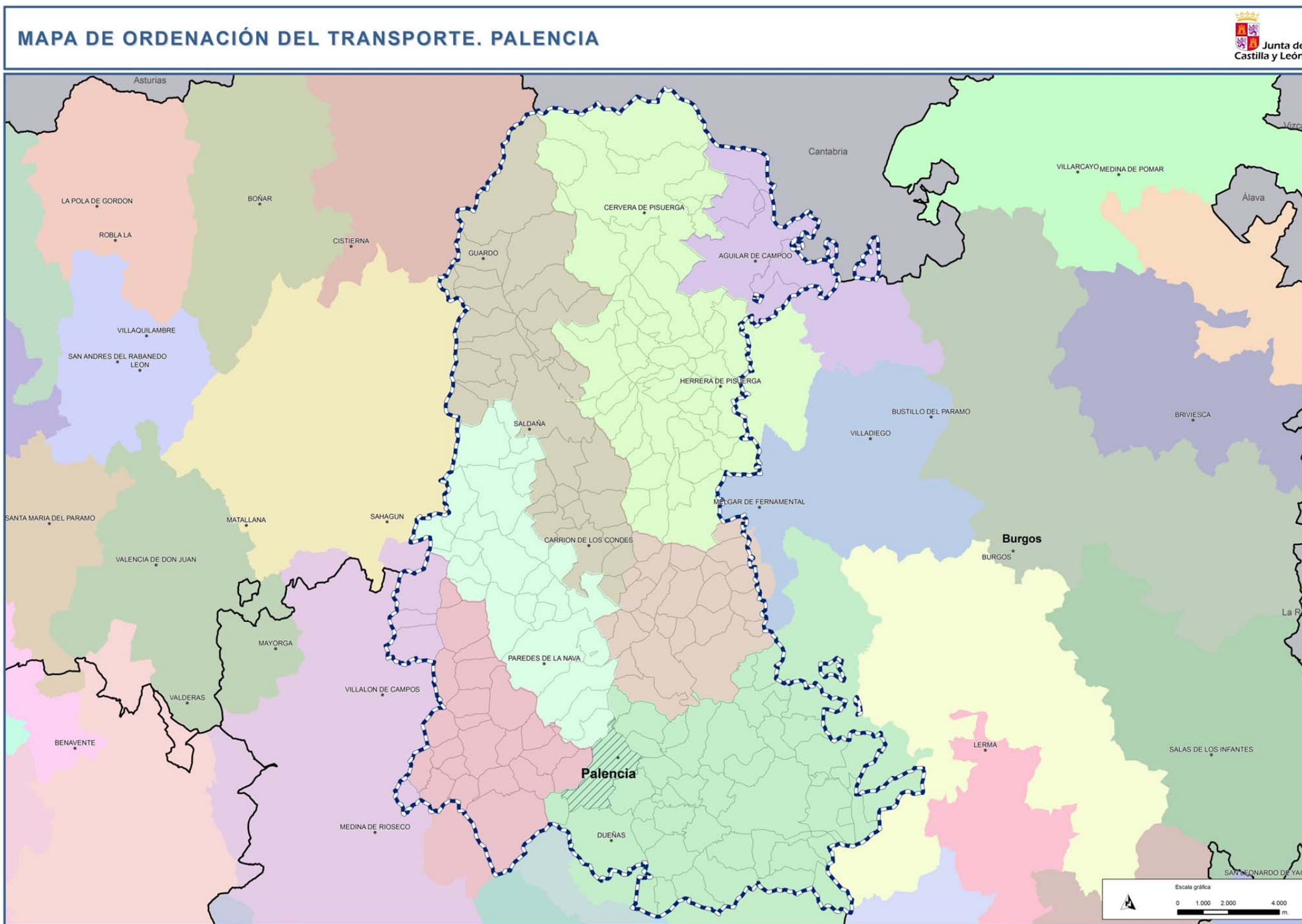
A continuación se representan los Mapas de los servicios integrados zonales por provincias:



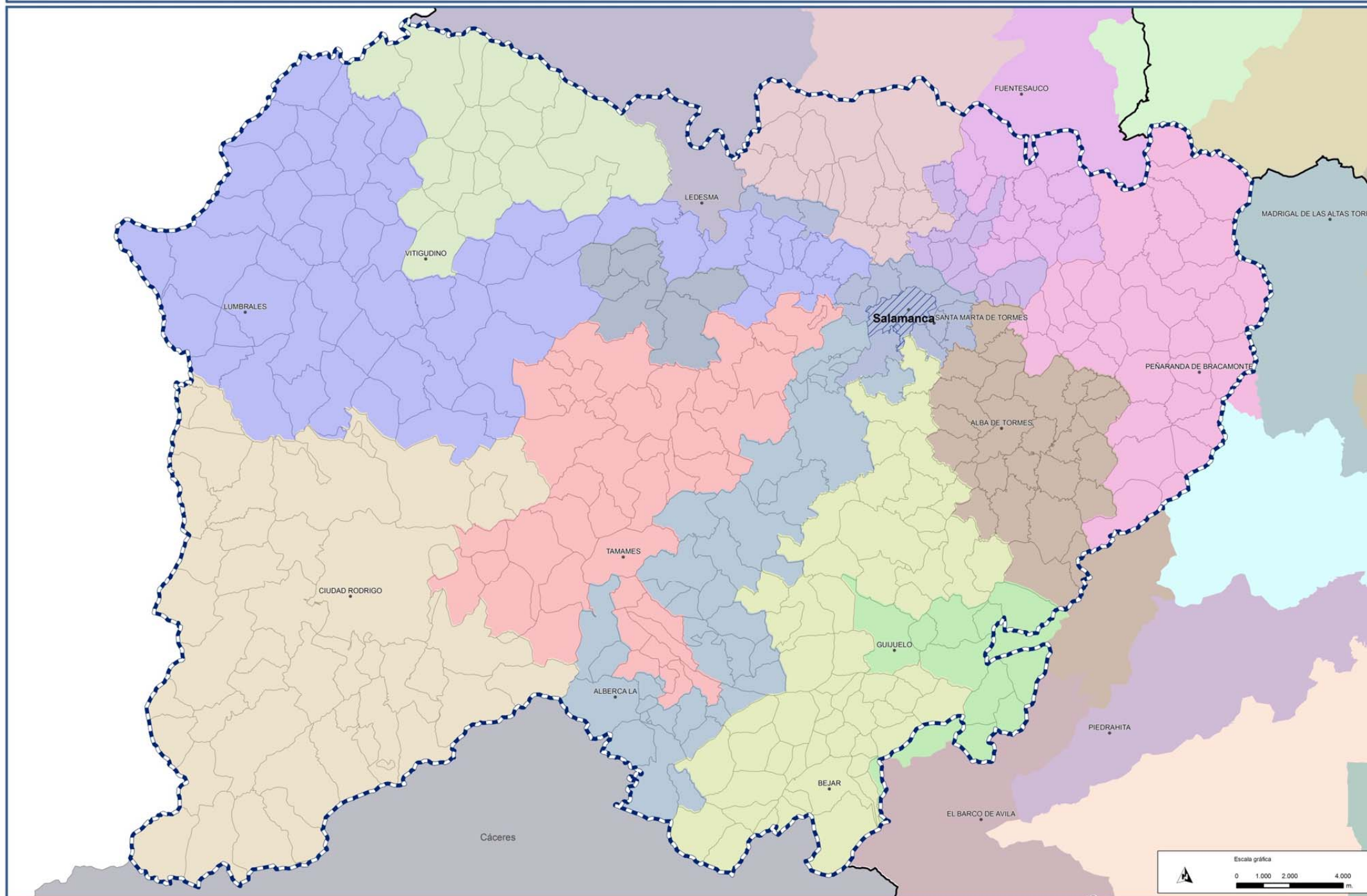
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. BURGOS

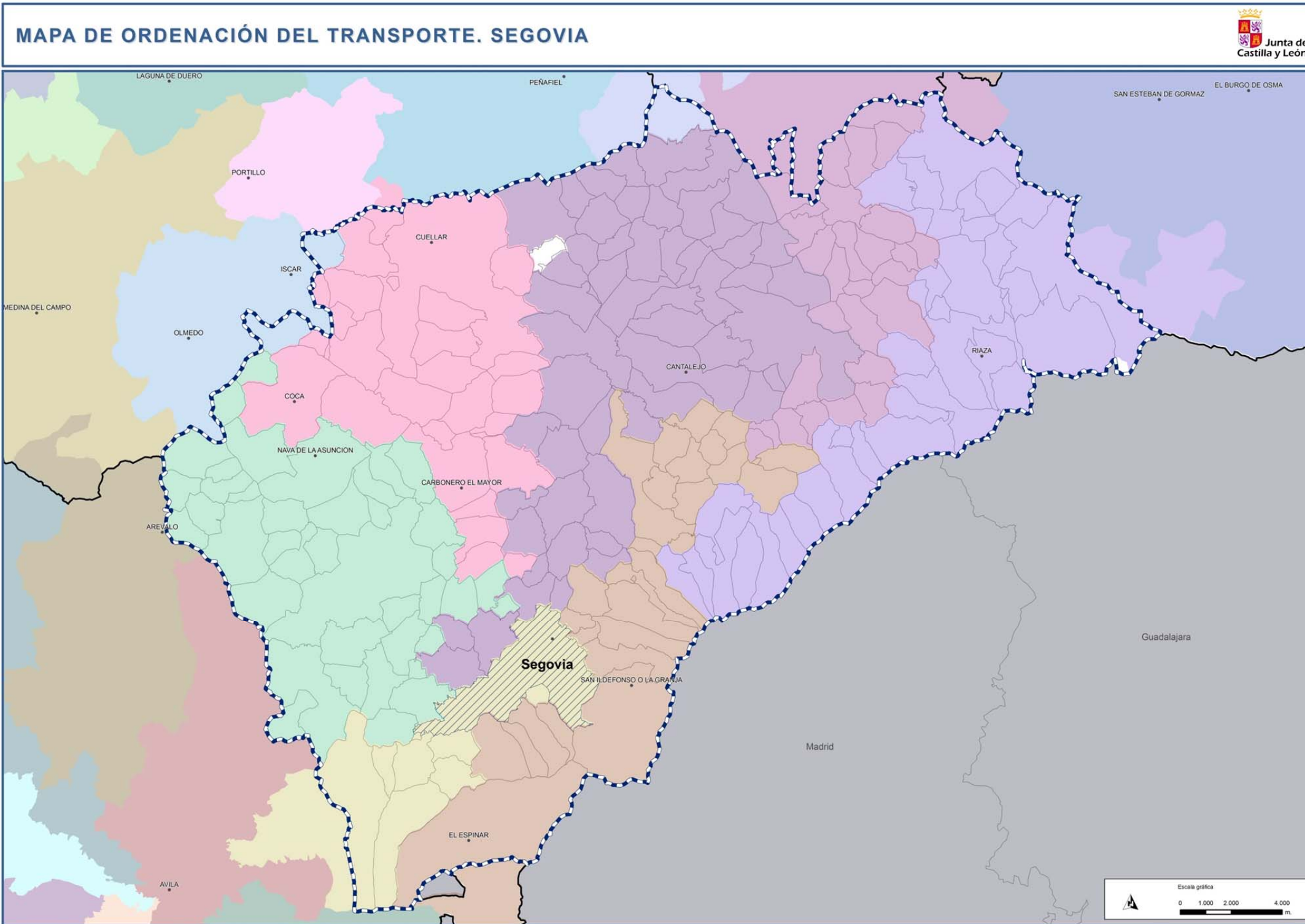




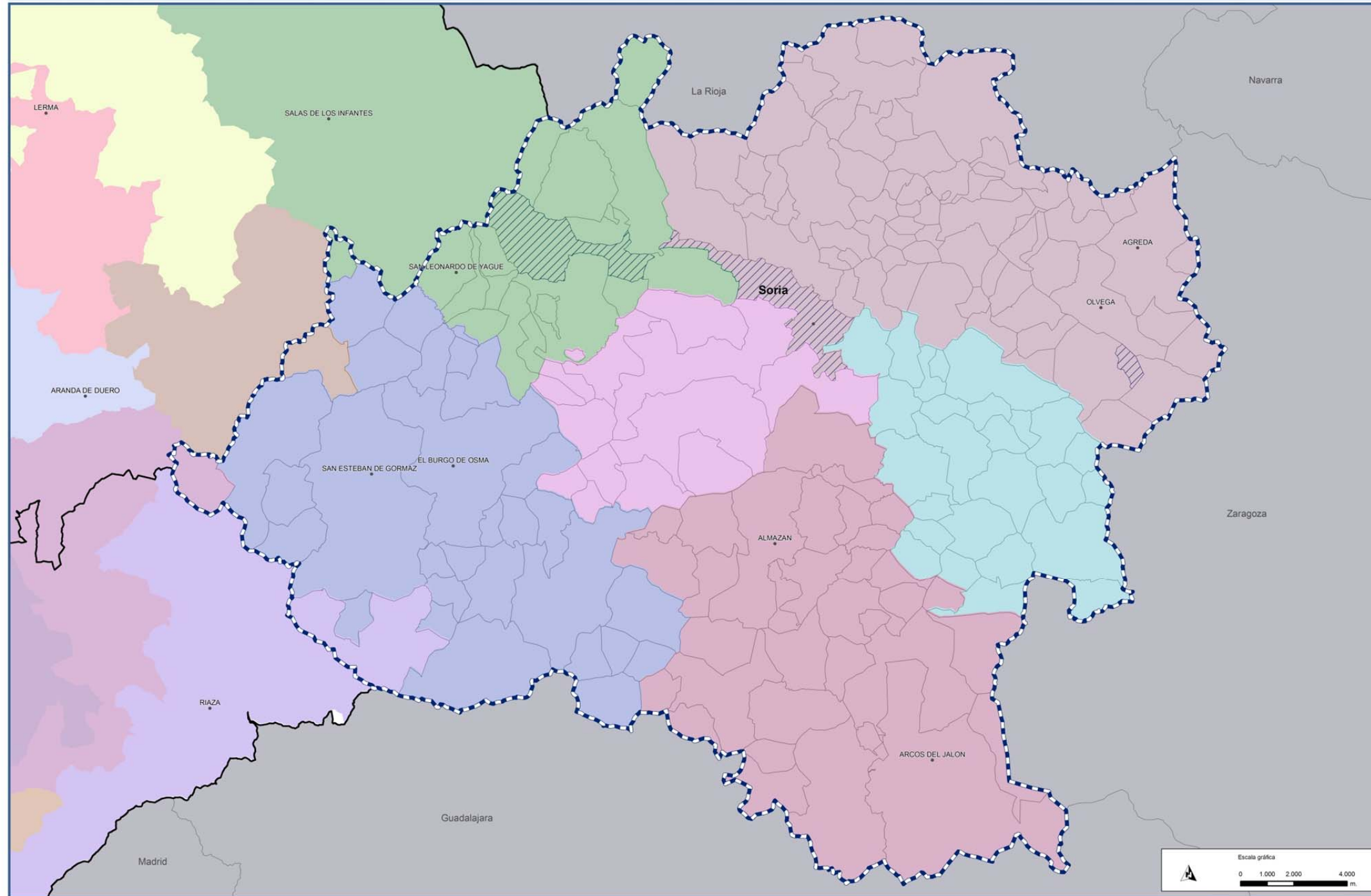


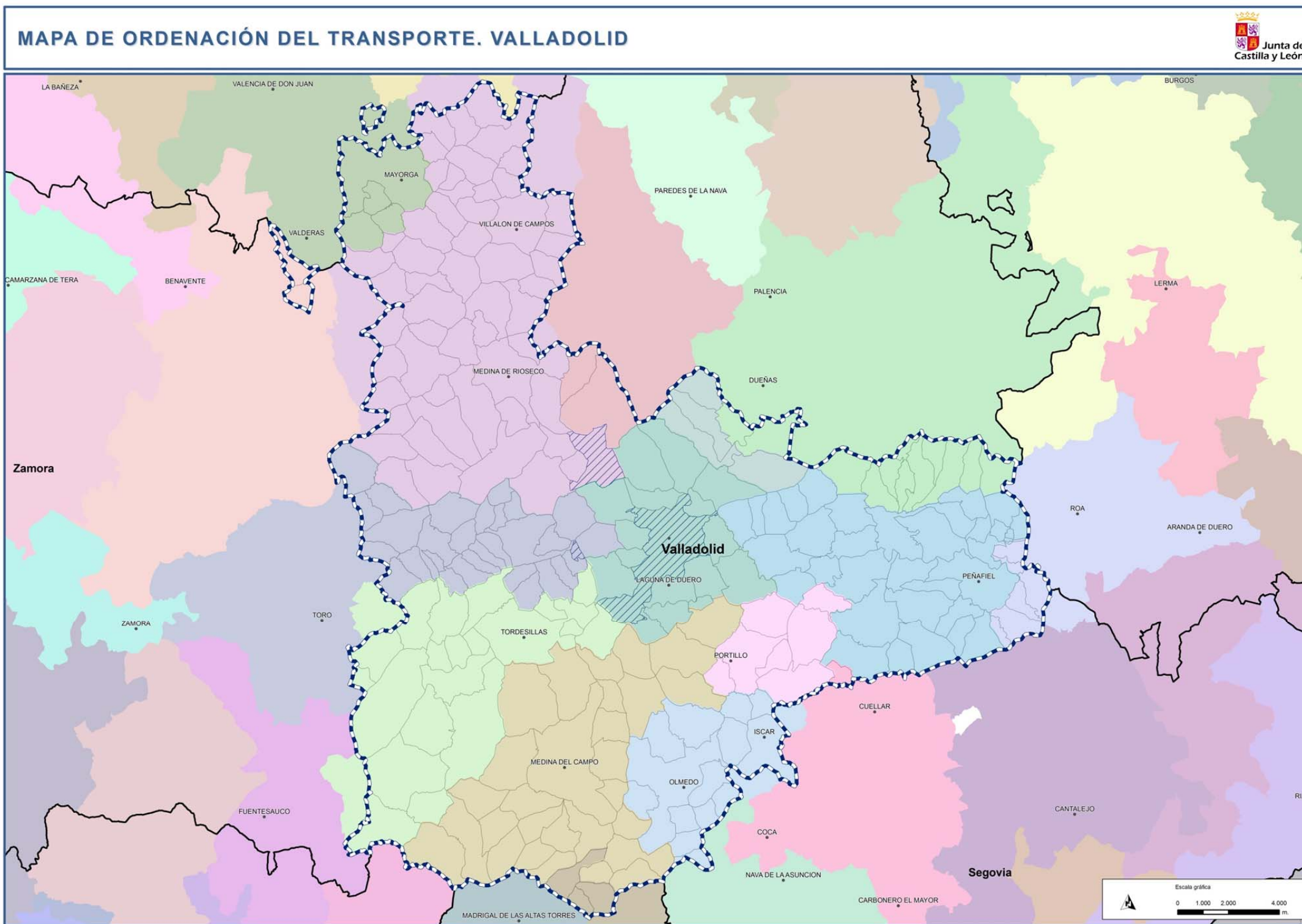
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. SALAMANCA

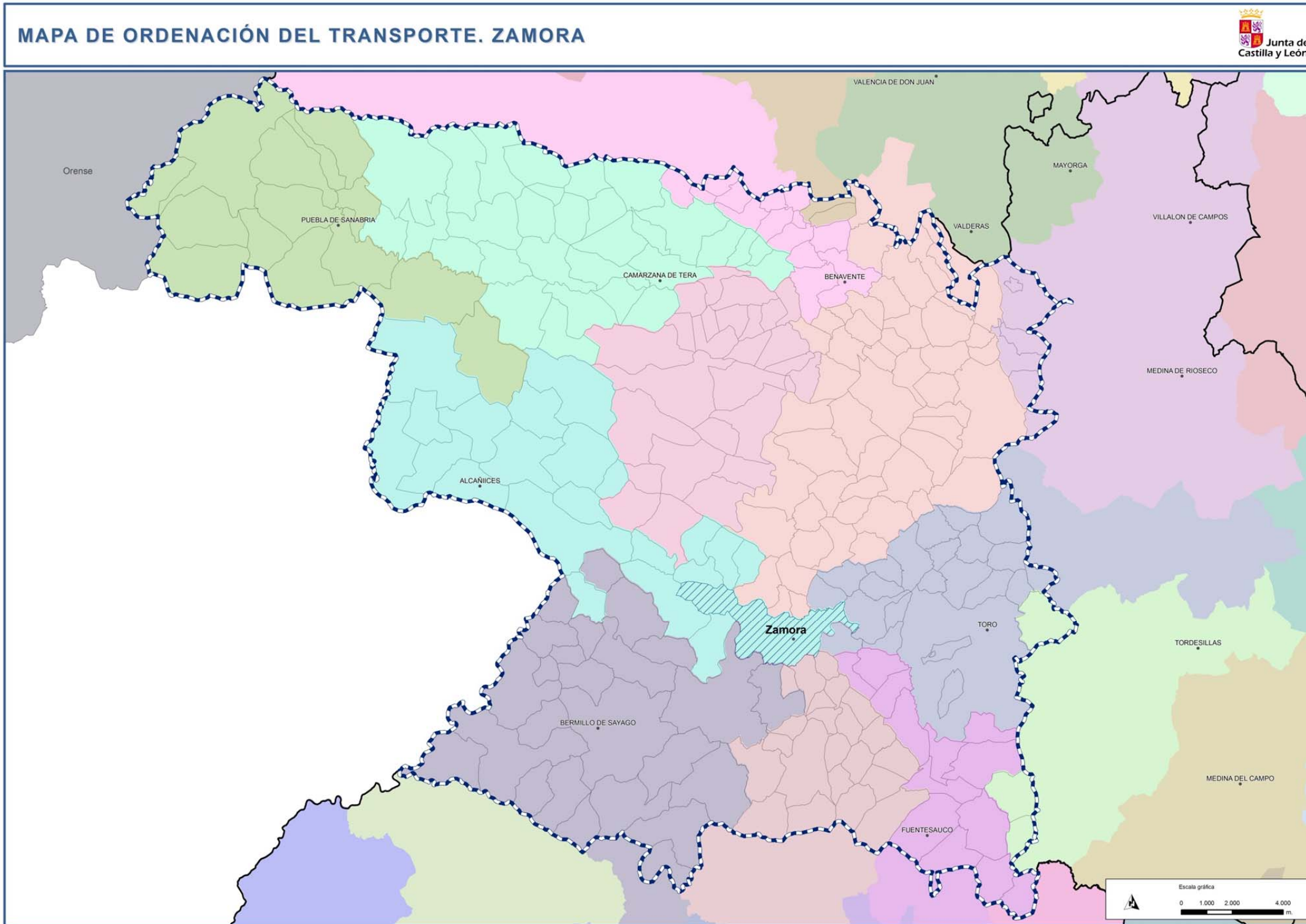




MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. SORIA







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.

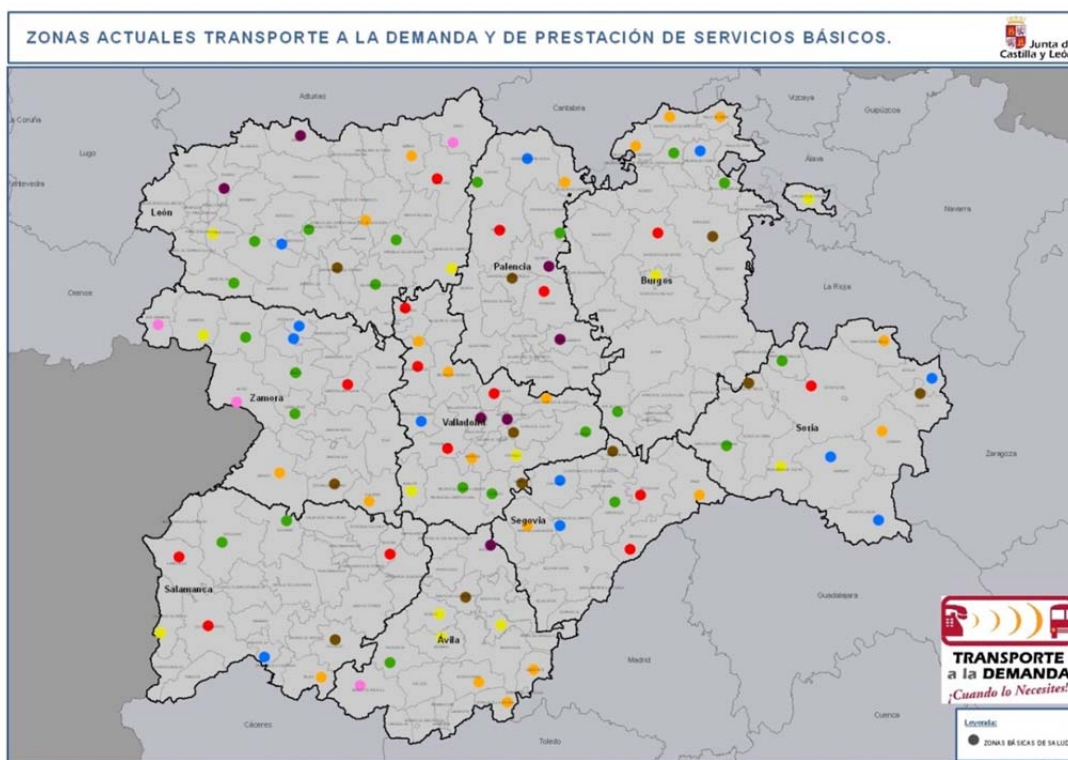
- Los siguientes criterios tienen **carácter vinculante**:
 - El transporte a la demanda se potencia ampliando su zonificación a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma.
 - Las rutas de transporte regular cuya demanda actual sea inferior a 4.500 viajeros/año pasan a ser prestadas con rutas de transporte a la demanda.
 - Las rutas y expediciones que se prestan bajo esta modalidad vendrán definidas en los proyectos de explotación.
- Se establecen los siguientes conceptos esenciales que tienen **carácter orientativo** en cuanto a su determinación y concreción específica:
 - 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.
 - 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.

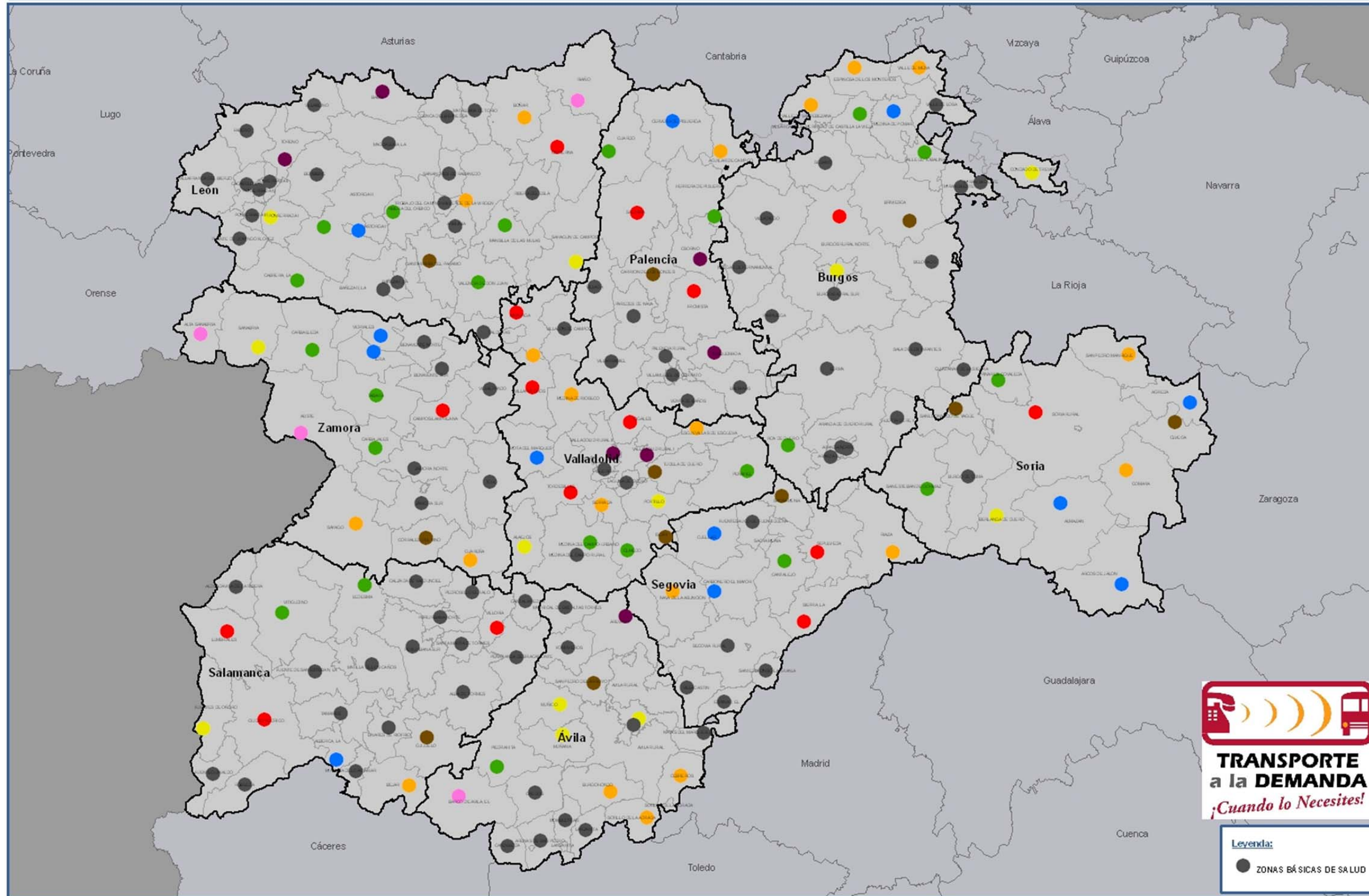
	Sistema Concesional Actual	Sistema Concesional Propuesto (Estimación)
Veh.km (Millones)	8,5 Millones	15,2 Millones
Viajeros / año	500.000 Viajeros / año	1.700.000 Viajeros / año

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:



Las Zonas de transporte a la demanda que se derivan del Mapa de Ordenación del Transporte 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:

NUEVO MAPA CONCESIONAL. ZONAS TRANSPORTE A LA DEMANDA Y DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS.

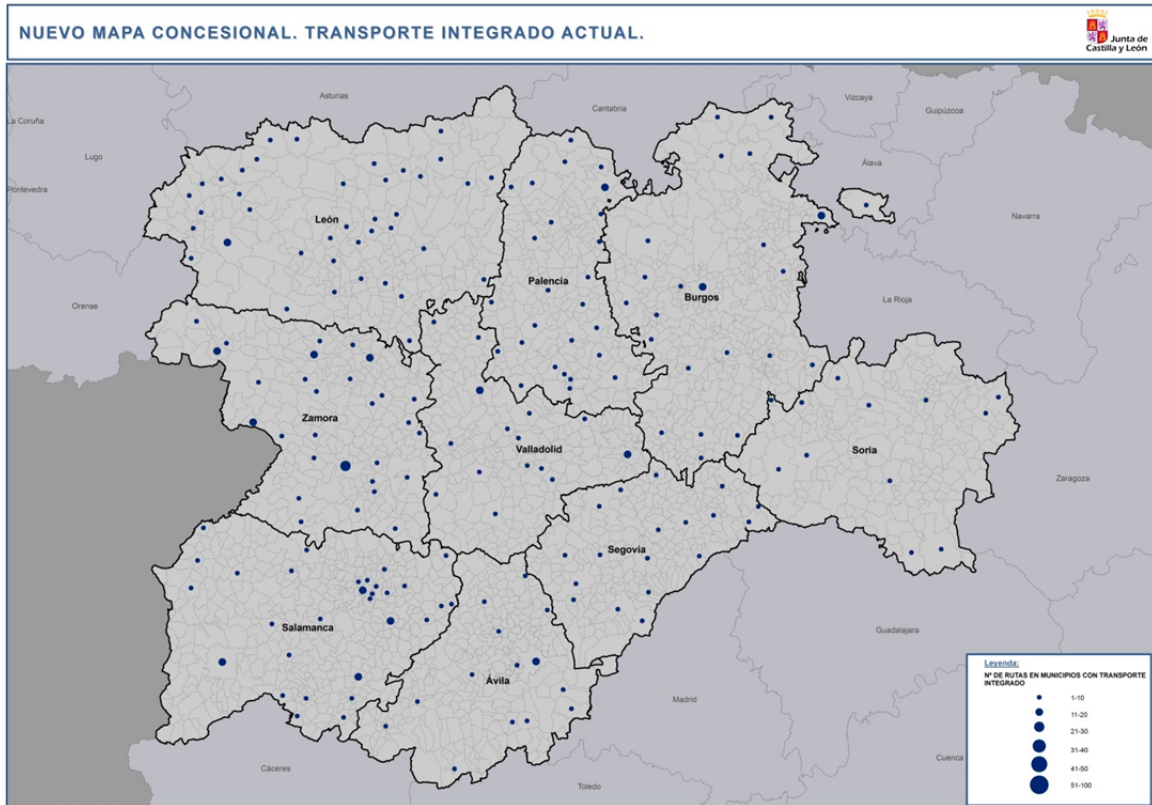


2.1.3. Prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial.

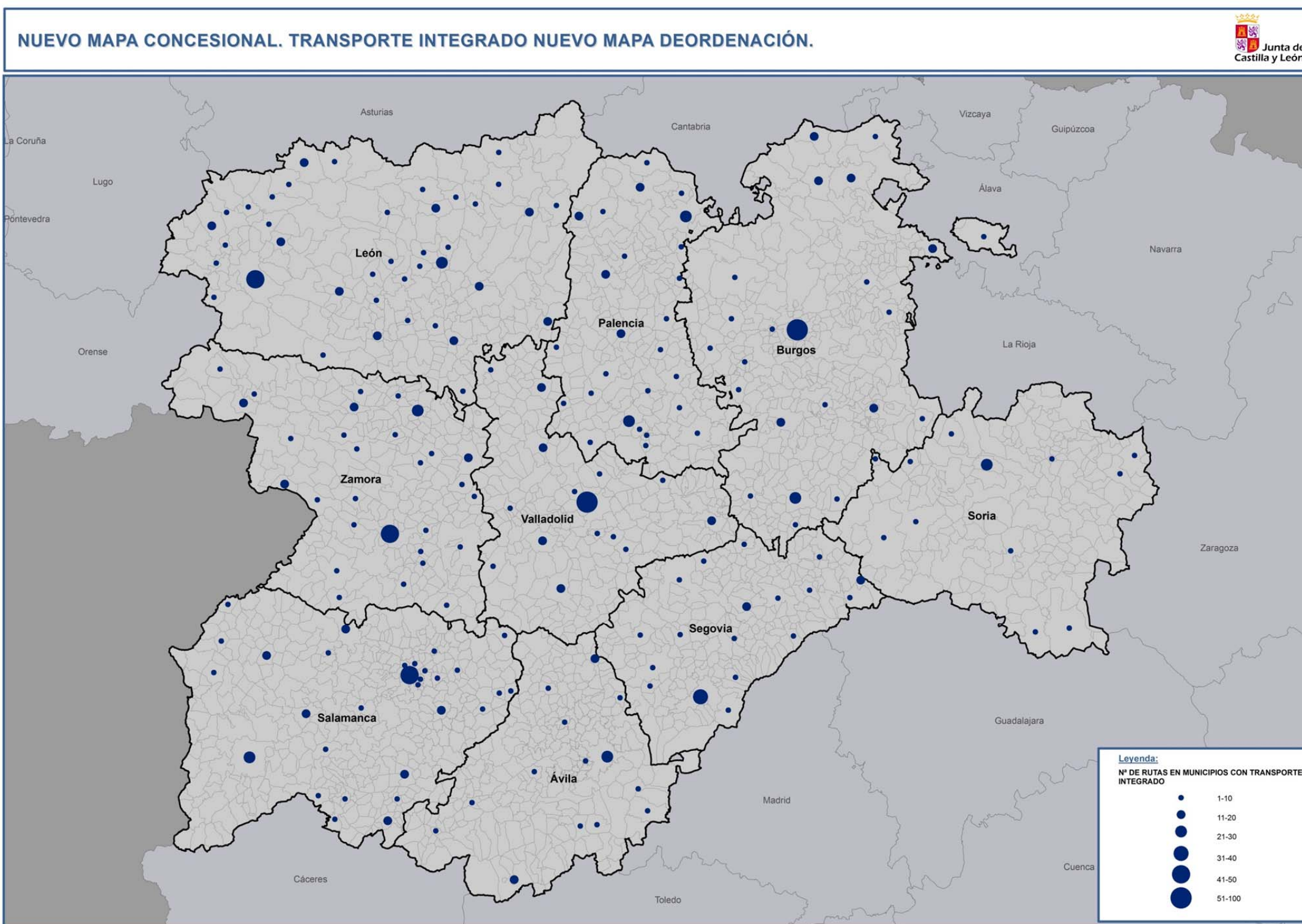
Integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general

- 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.
 - Las rutas y expediciones vendrán definidas en los proyectos de explotación de los nuevos contratos.
 - Se establecen requerimientos de seguridad aplicándose elementos específicos de seguridad e innovación tecnológica a esta finalidad. Contratación pública estratégica en materia de seguridad escolar: valoración de criterios tecnológicos de seguridad en la adjudicación y ejecución de contratos

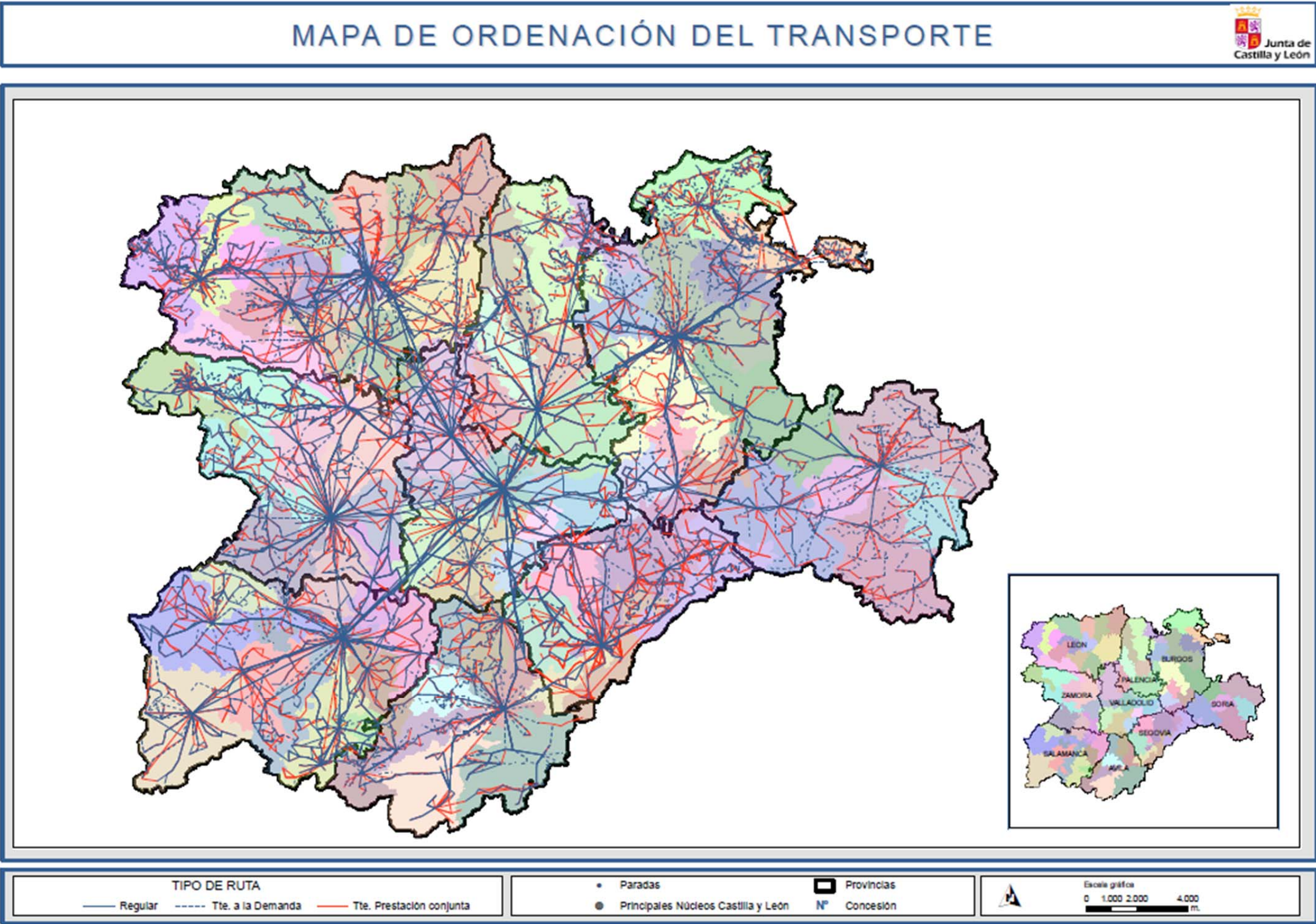
- Los escolares que tienen reconocido el derecho a un transporte gratuito tendrán absoluta preferencia en la reserva de plazas.
 - La Consejería competente en materia de educación asignará anualmente las plazas y la Consejería competente en materia de transportes llevará a cabo la gestión de las mismas, 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. Formal: como parte de los contratos
 4. Económica: como integradora de los presupuestos de dos Consejerías en materia de transporte en una sola.
- 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 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:

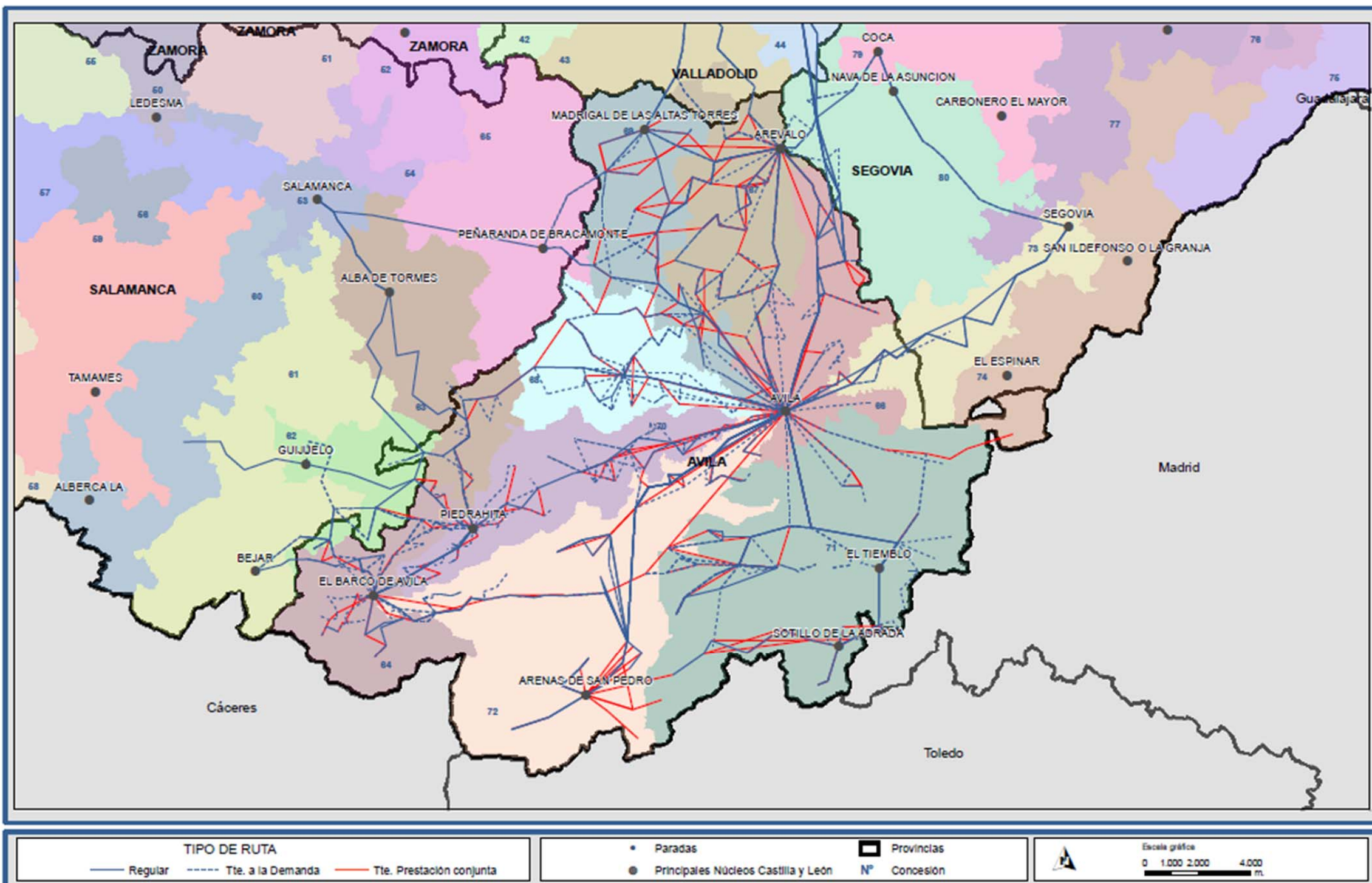


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte:



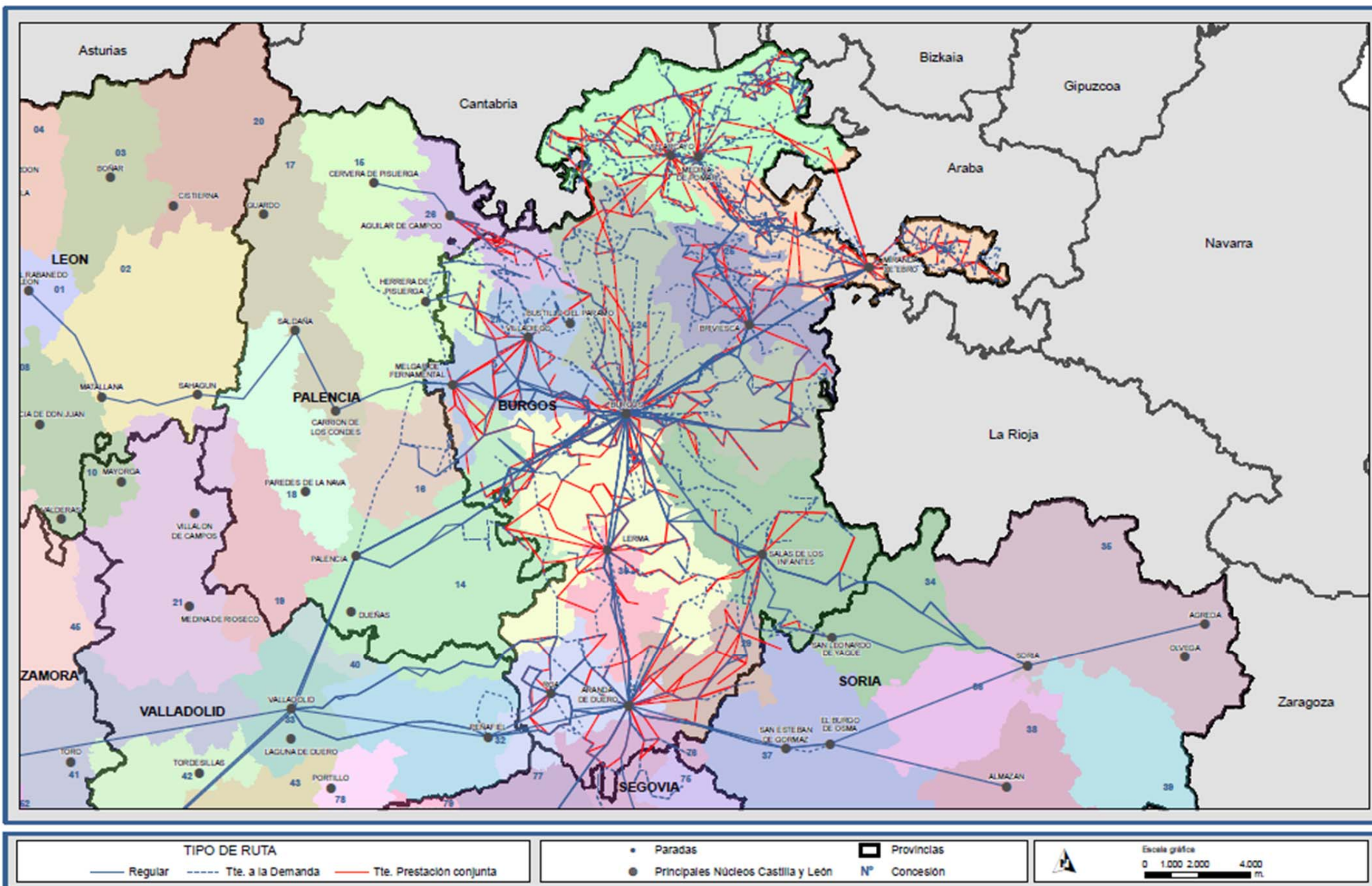
A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: **ÁVILA**

MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: **ÁVILA**



A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: BURGOS

MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: **BURGOS**

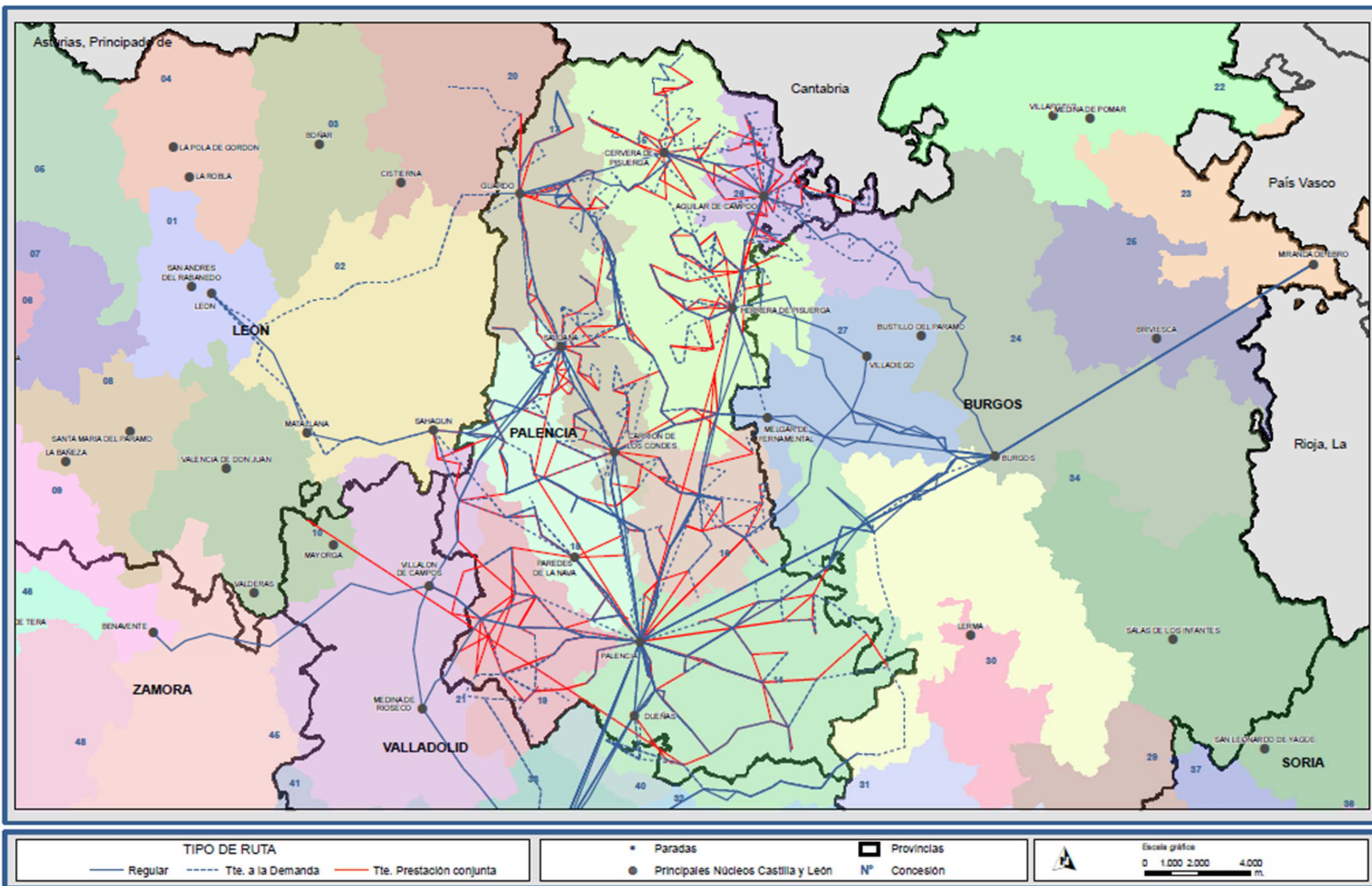


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: LEÓN

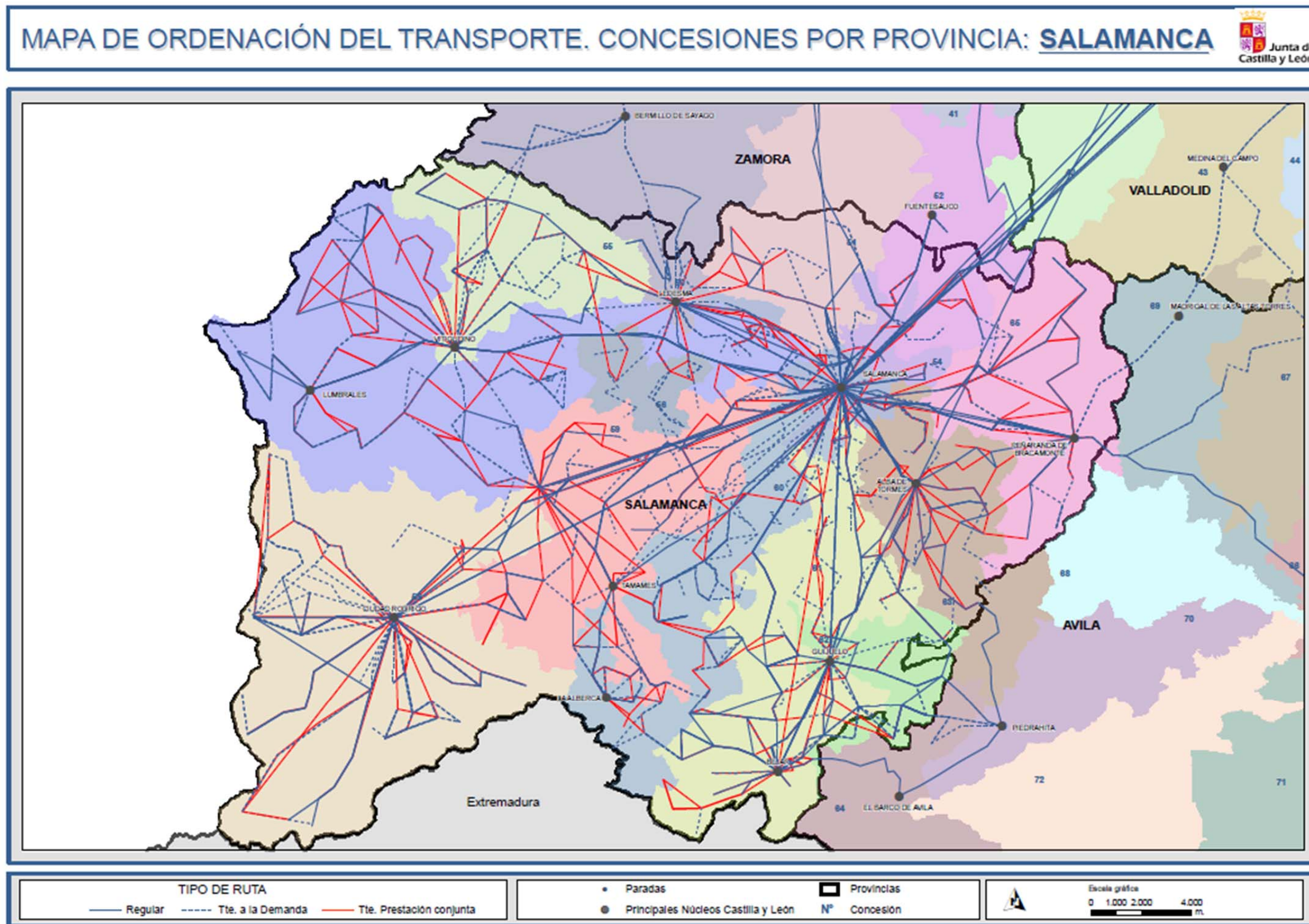


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: PALENCIA

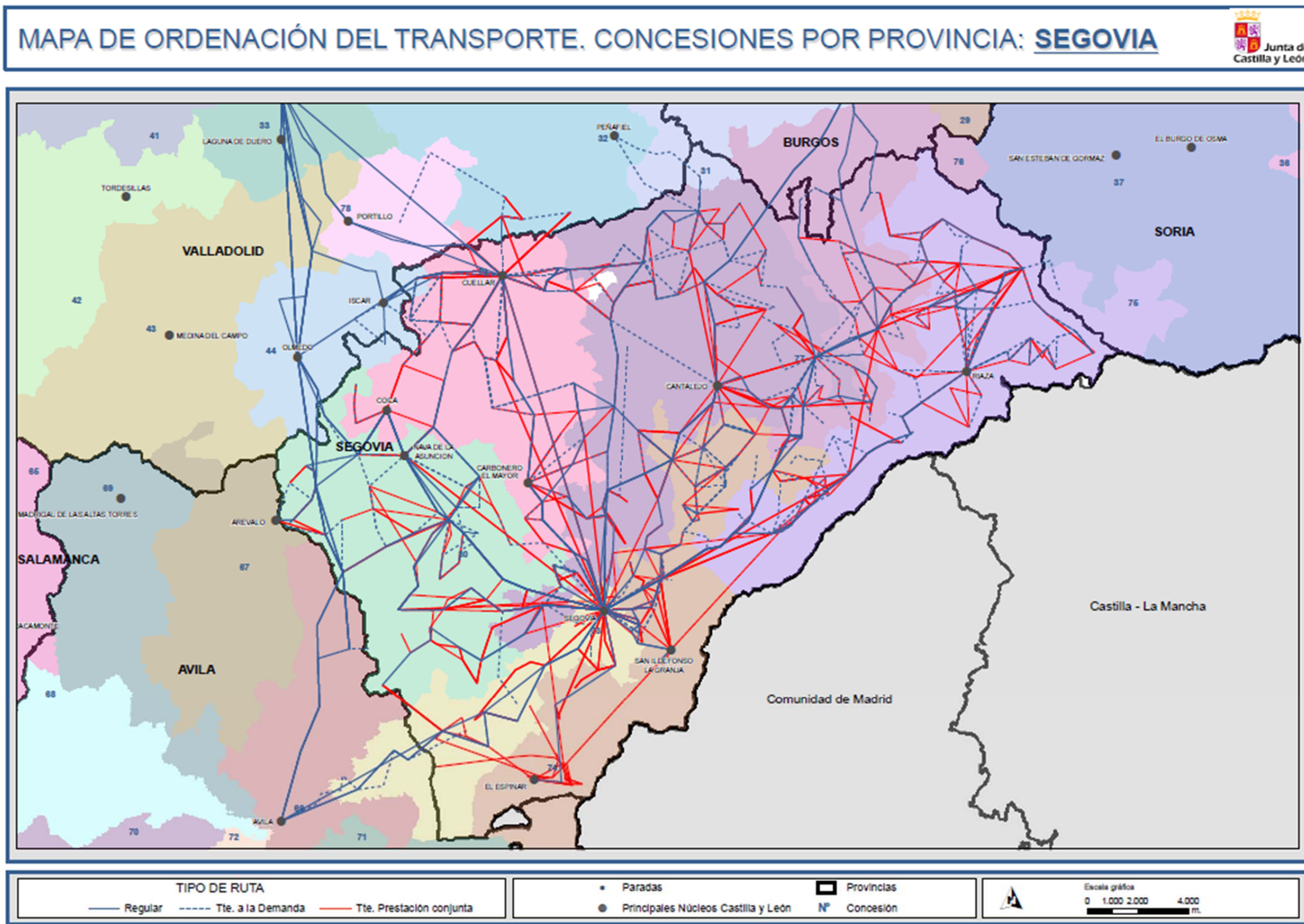
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: **PALENCIA**



A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: SALAMANCA

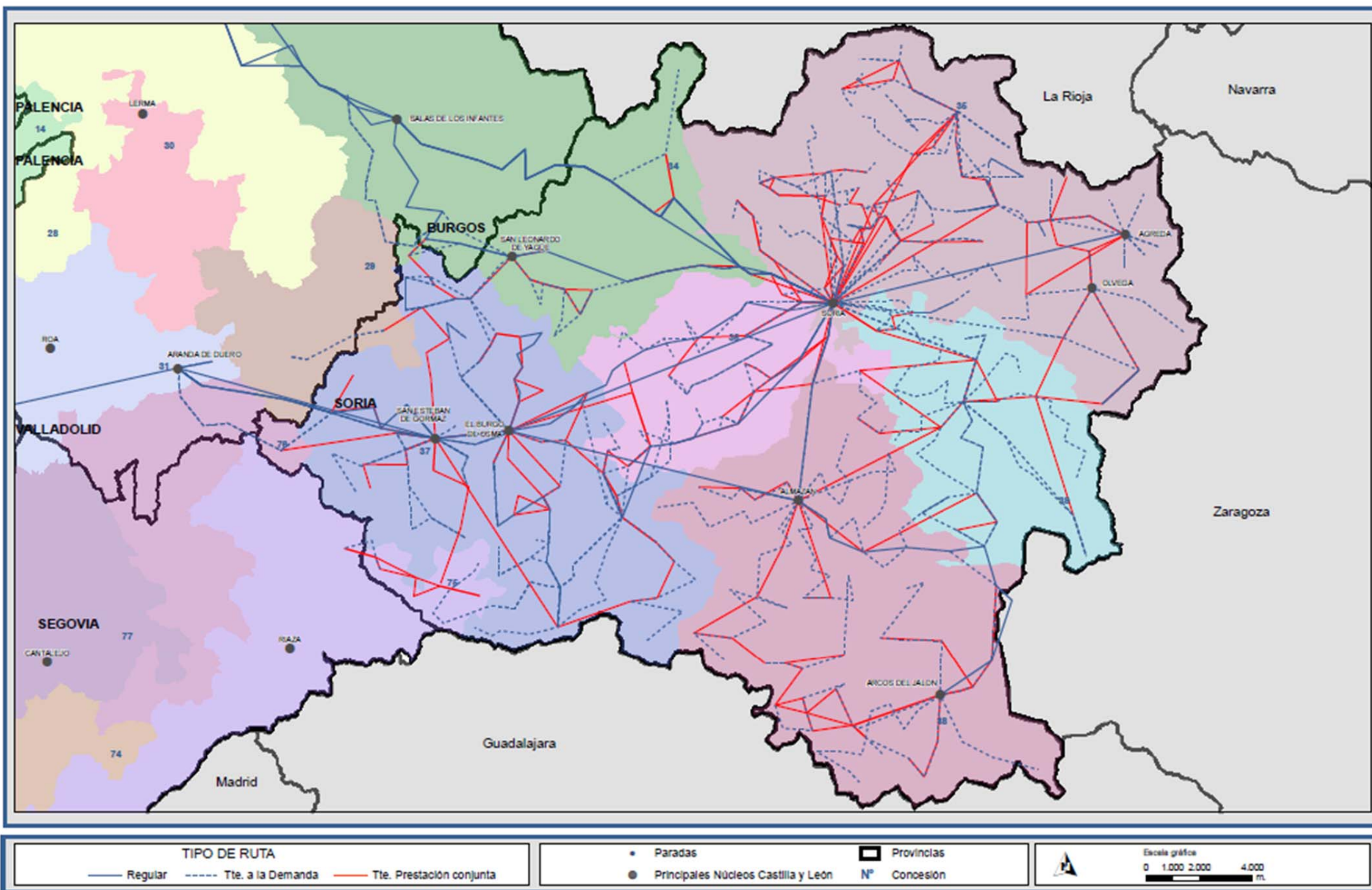


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: **SEGOVIA**

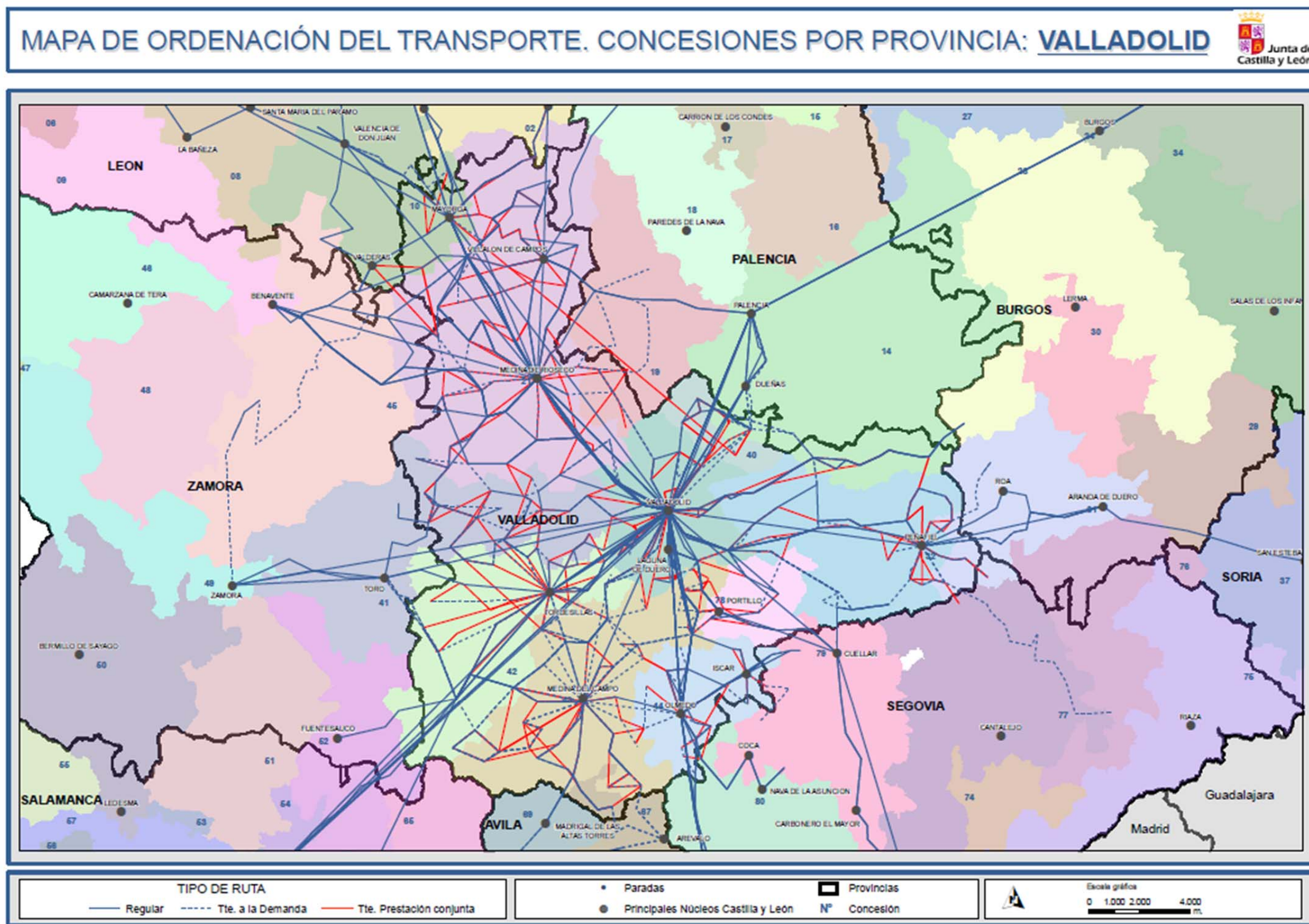


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: SORIA

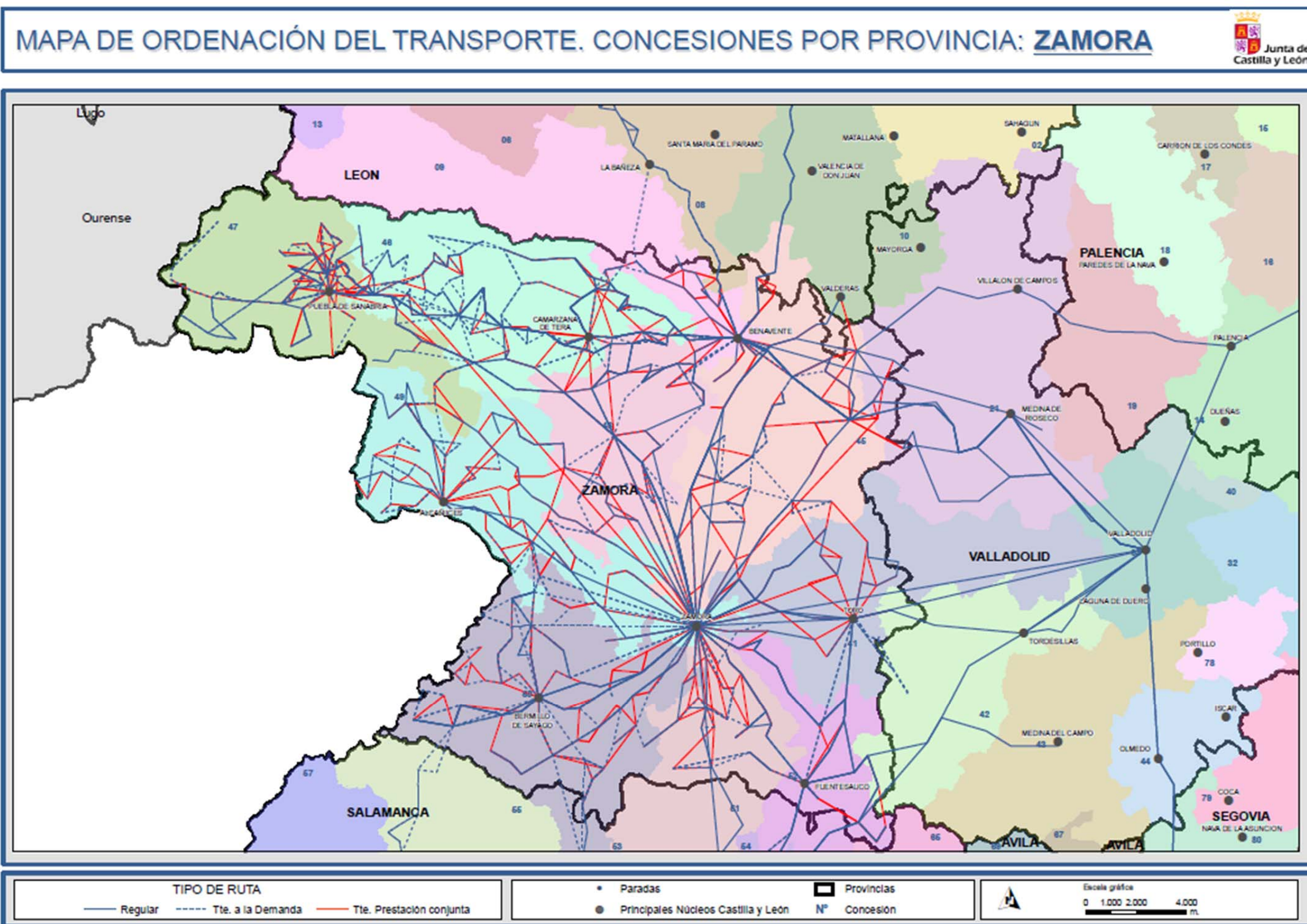
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: **SORIA**



A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: VALLADOLID



A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: ZAMORA



2.1.4. Flujos de movilidad que configuran el mapa de ordenación del transporte

Las determinaciones de movilidad que configuran el Mapa de ordenación del transporte 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.

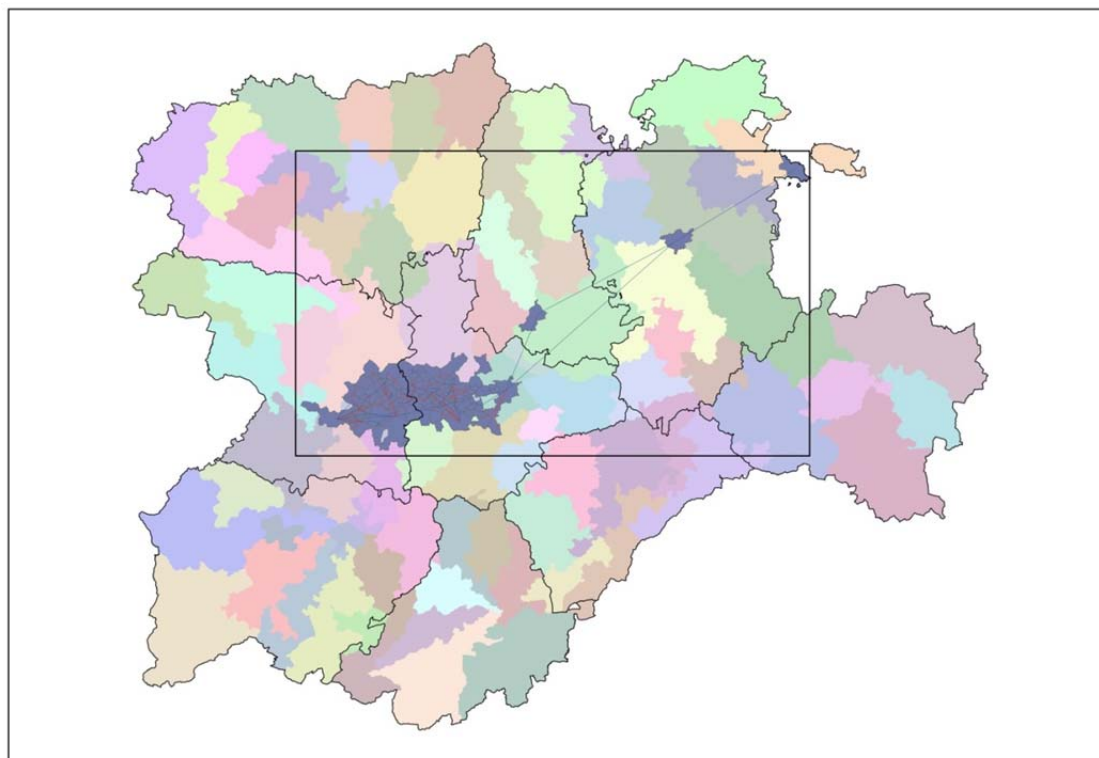
Es preciso por tanto establecer un modelo conceptual que sirva de referente teórico y al que se deben adaptar los flujos de movilidad en cada caso concreto. Así, y bajo dicho criterio, podemos establecer los siguientes **niveles de estratificación de rutas de transporte o flujos de movilidad**:

- 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.

- 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 consolidados.
- 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...).

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.



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.

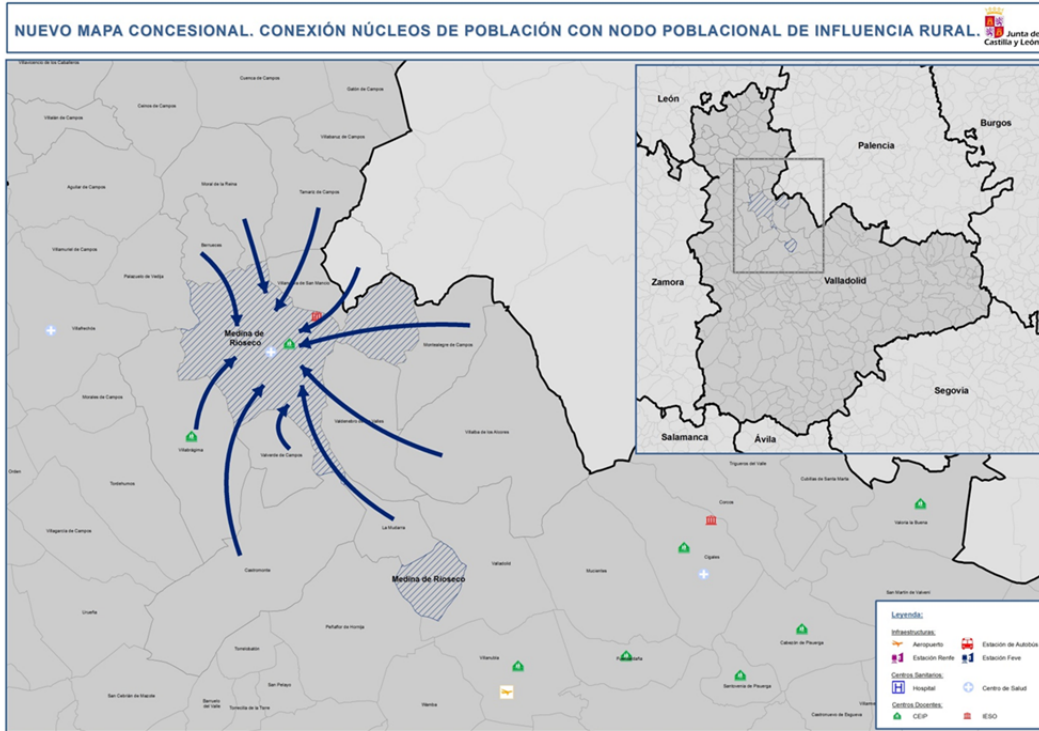
En este estrato se conectan núcleos de población de un área funcional rural con los núcleos de influencia rural donde se prestan los servicios básicos, que permiten configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural, permitiendo así, dar cobertura a mayor número de población:

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**.

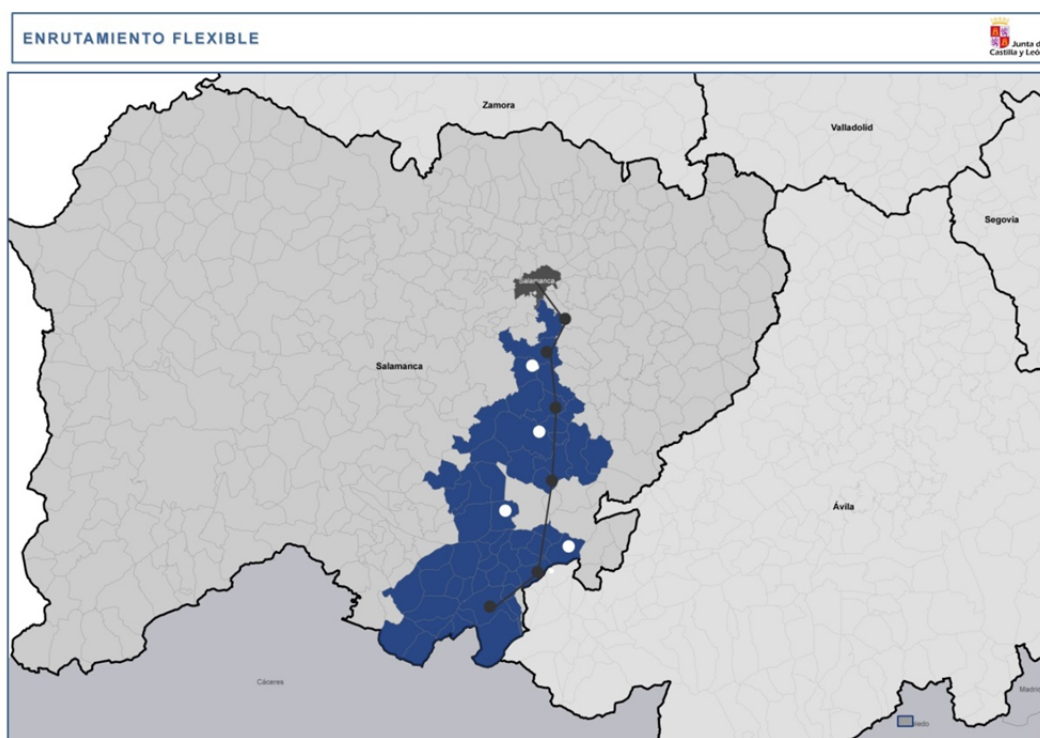
A continuación se muestra un ejemplo de conexión con núcleos de población con nodo de población de influencia rural.



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.



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

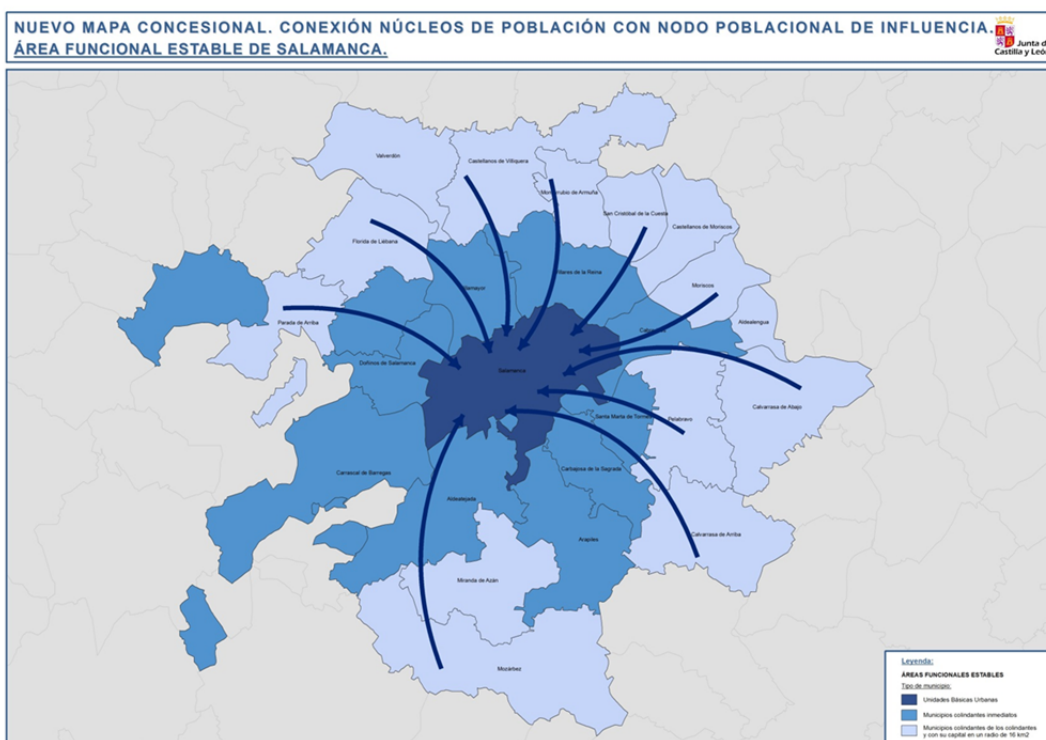
Dentro de este estrato también se recoge la conexión de núcleos de población con nodo poblacional de influencia de un Área Funcional Estable.

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, de acuerdo con la Ley 7/2013 de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de 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

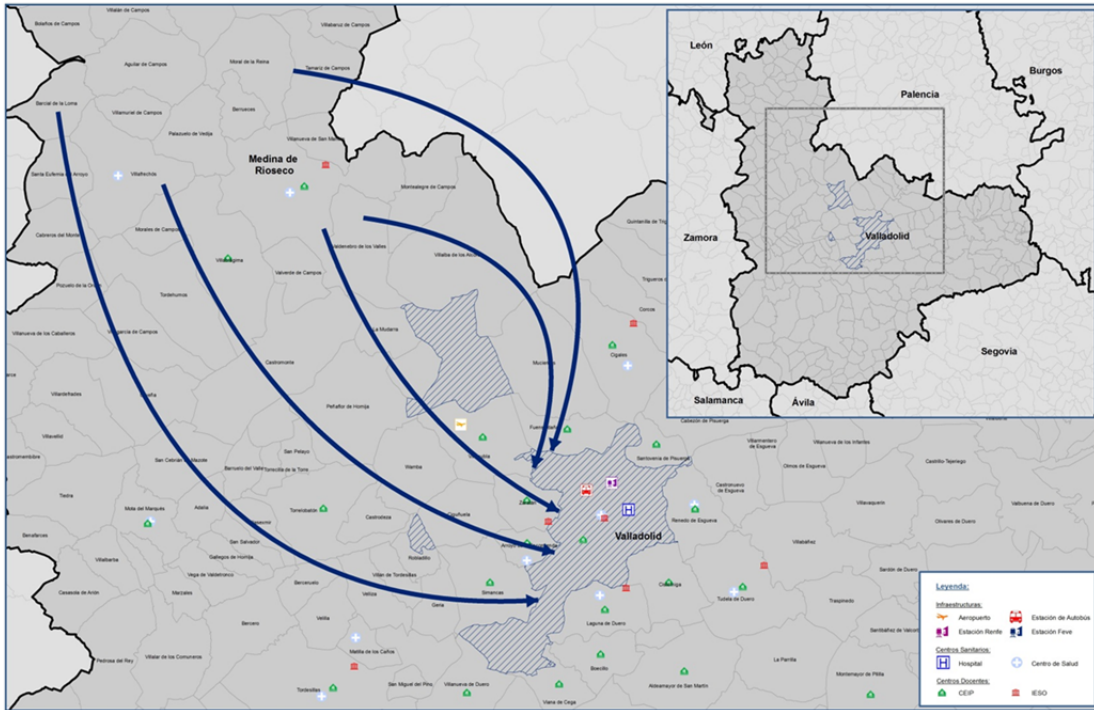
Conexión de los diferentes núcleos de población con el municipio de referencia del área o áreas funcionales urbanas que ejerzan una influencia en la prestación de servicios básicos (educativos, sanitarios, administrativos o de otra índole) en el ámbito de una provincia. El flujo de movilidad se establece 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.

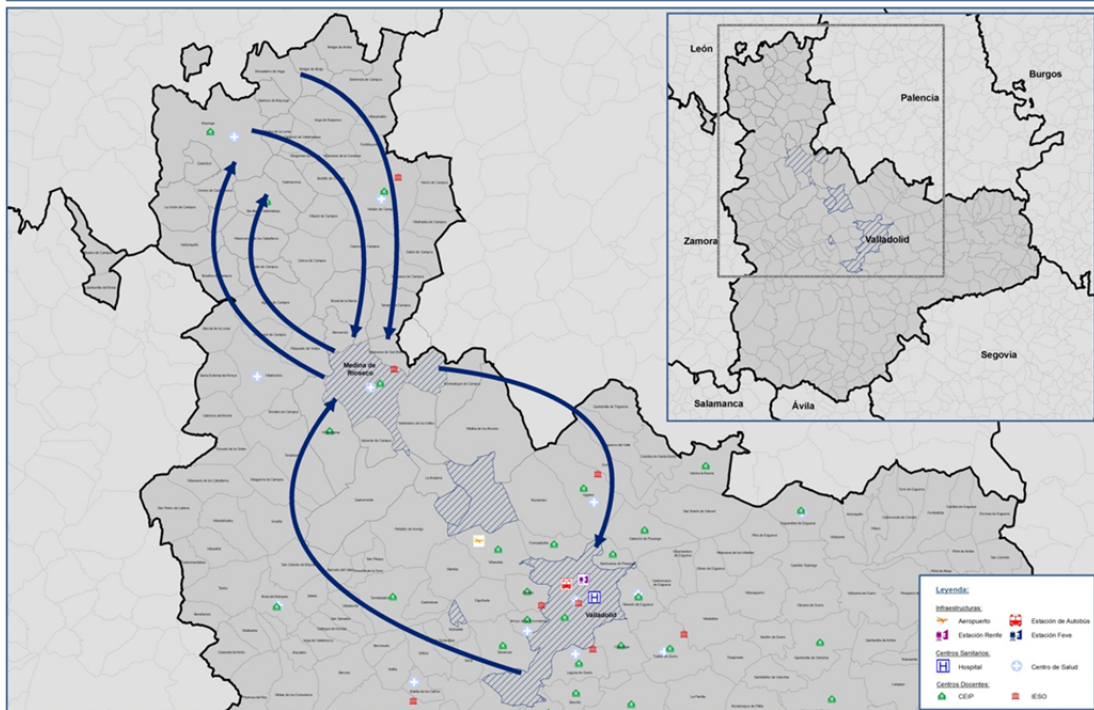
Este Estrato tiene **carácter orientativo**.

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

NUEVO MAPA CONCESIONAL. CONEXIÓN NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON ÁREA FUNCIONAL ESTABLE DE INFLUENCIA.



NUEVO MAPA CONCESIONAL. CONEXIÓN NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON ÁREA FUNCIONAL ESTABLE DE INFLUENCIA.



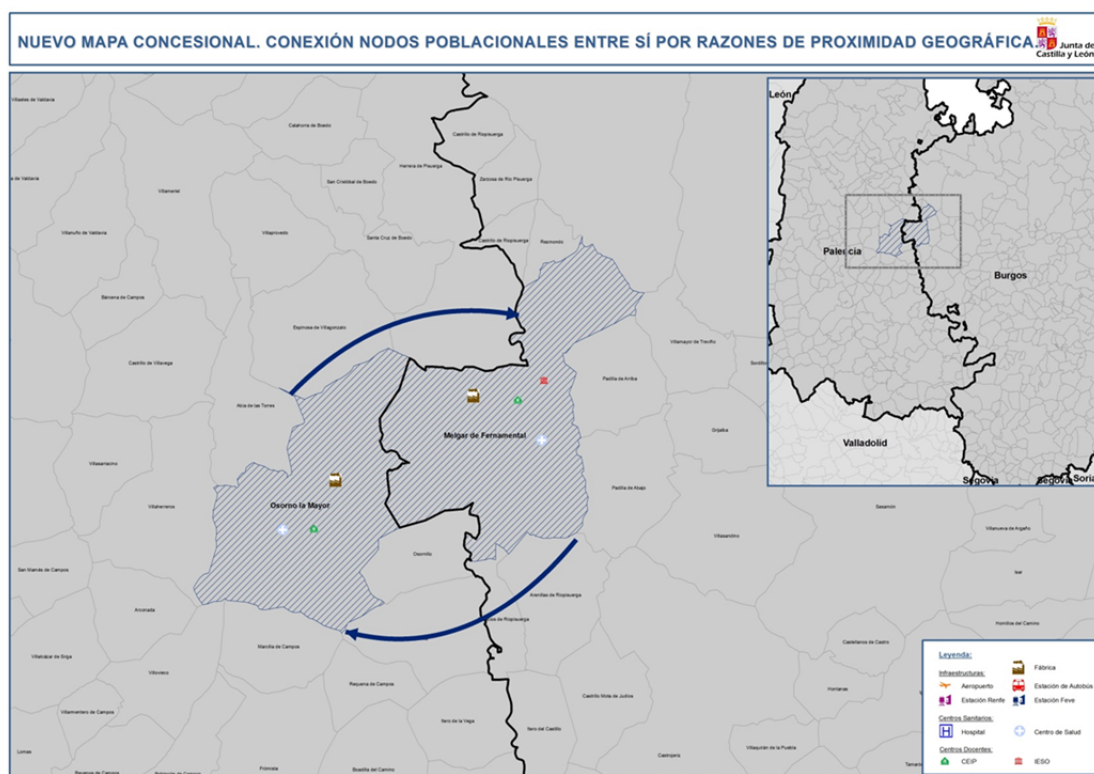
Estrato 3.- Criterio de conexión de los nodos poblacionales entre sí por razones de proximidad geográfica, por razones de influencia socioeconómica, o por conexión con polos industriales consolidados.

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

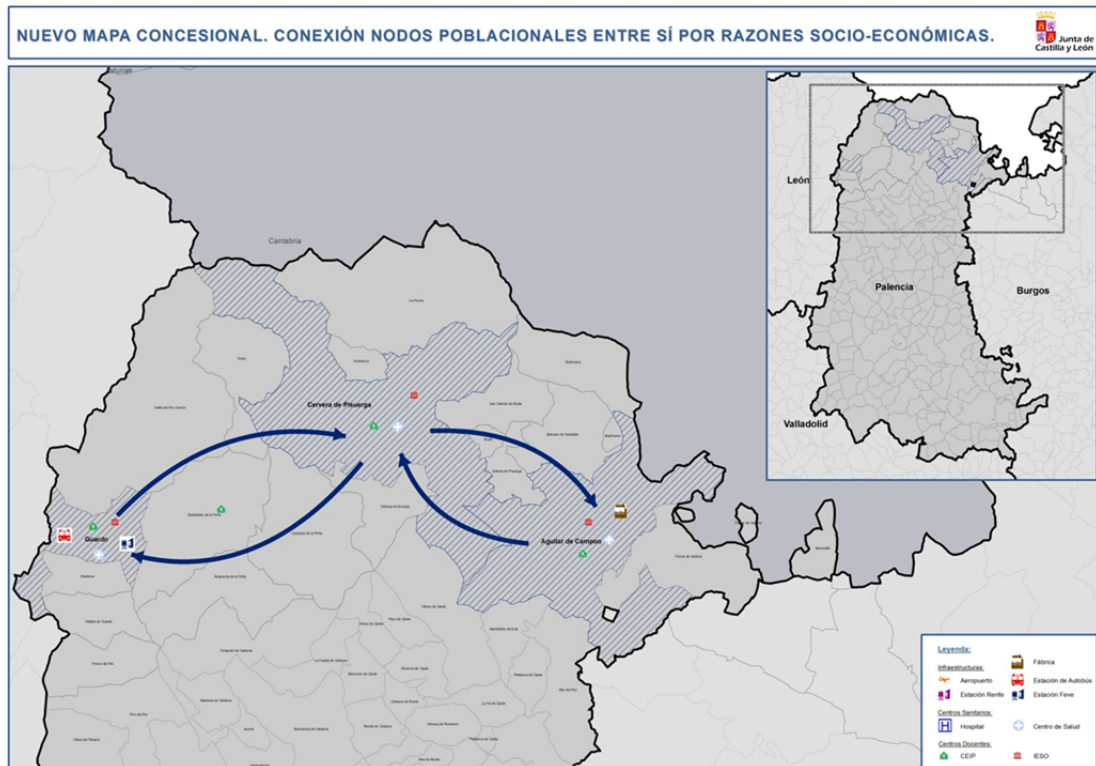
Este Estrato tiene **carácter orientativo**.

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).



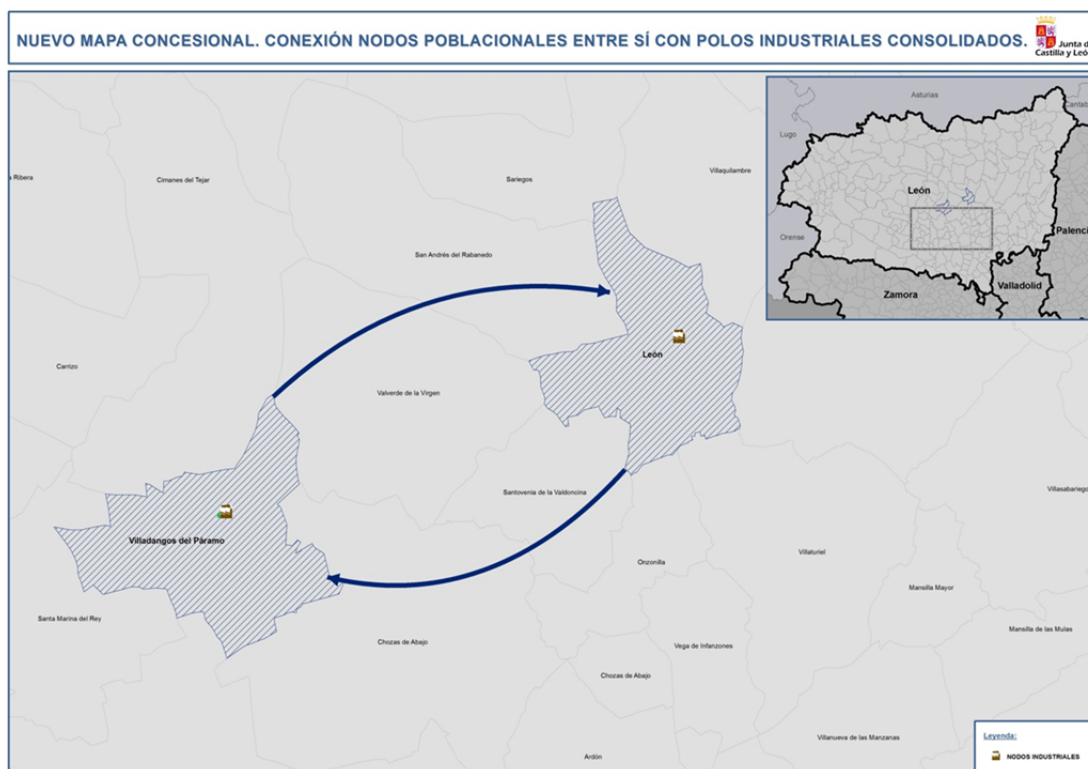
b) Conexión entre nodos de población por razones socio-económicas

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**.



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

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**.

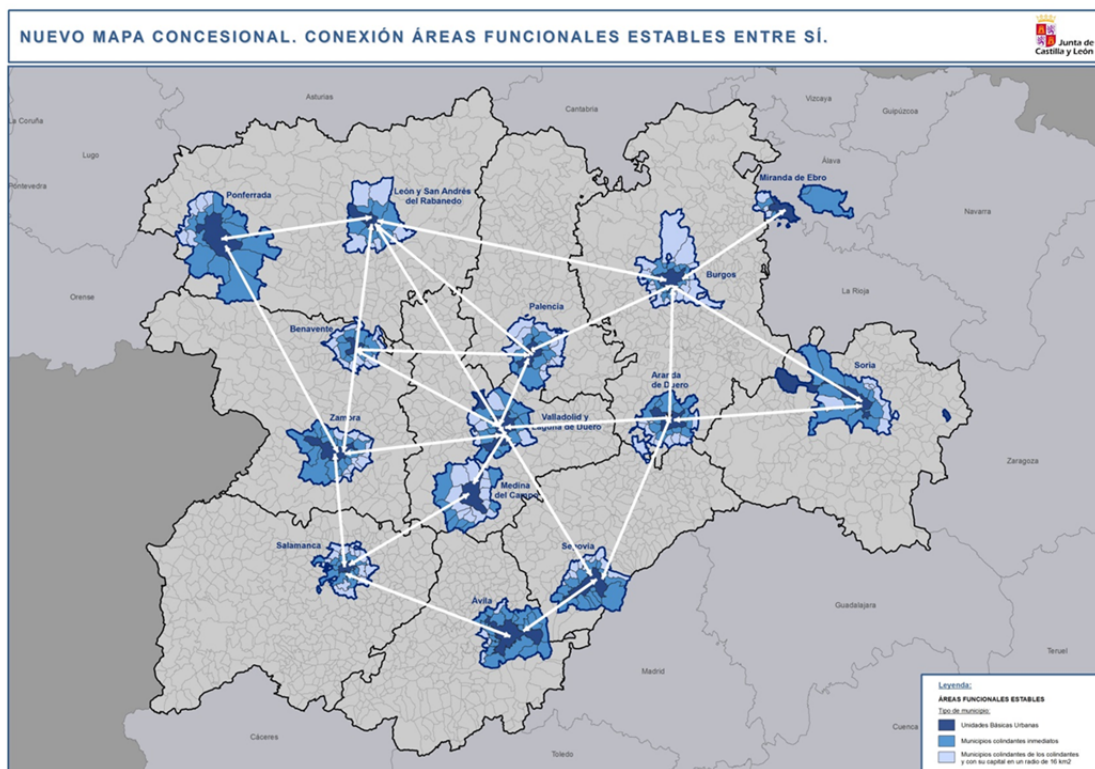


Estrato 4.- Criterio de conexión de las áreas funcionales entre sí.

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 el 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**.



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 españolas.

Así mismo en este estrato, se establece la conexión con otros modos de transporte de viajeros que coexisten con el transporte 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 redundará en beneficio de la población de la Comunidad.

Este estrato tiene **carácter orientativo**.

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).

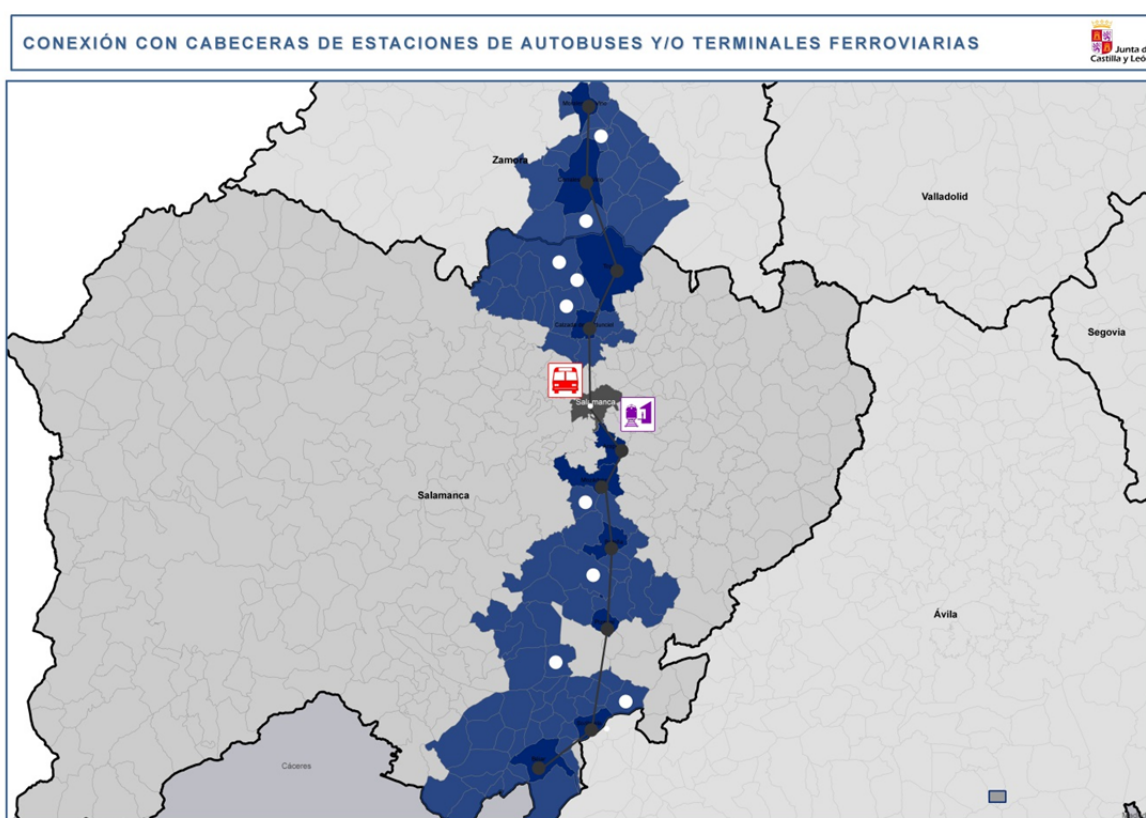


b) Conexión con otros modos de transporte

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.



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 servicios 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:

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

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.

- **Equipamiento de billeteado 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.

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.

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

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

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

Son centros de control y gestión de la explotación, que comprenden todos los sistemas, hardware y software, comunicaciones y servicios de mantenimiento, 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,

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 los usuarios 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 del transporte, integra toda la información útil de la oferta y demanda de movilidad

existente en la Comunidad Autónoma. Es y debe ser un mecanismo dinámico susceptible de revisión periódica. La información en él contenida, está a disposición tanto de las propias Administraciones, como de los ciudadanos y operadores del transporte para su planificación, consulta, análisis y diagnóstico en la toma de decisiones, en relación con la materia de movilidad.

4. **Sistemas de control de acceso en los servicios de transporte integrado:** 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

Las líneas 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.

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

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:



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



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 red de gas, o suministro directo

.-Autobús de biodiesel

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

.- Autobús de GLP

- 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.

- 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 utilizarán 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.

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

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

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.

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

- 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

2.4. CRITERIOS RELATIVOS AL SISTEMA TARIFARIO

Los criterios relativos al sistema tarifario del nuevo Mapa de servicios 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”*.

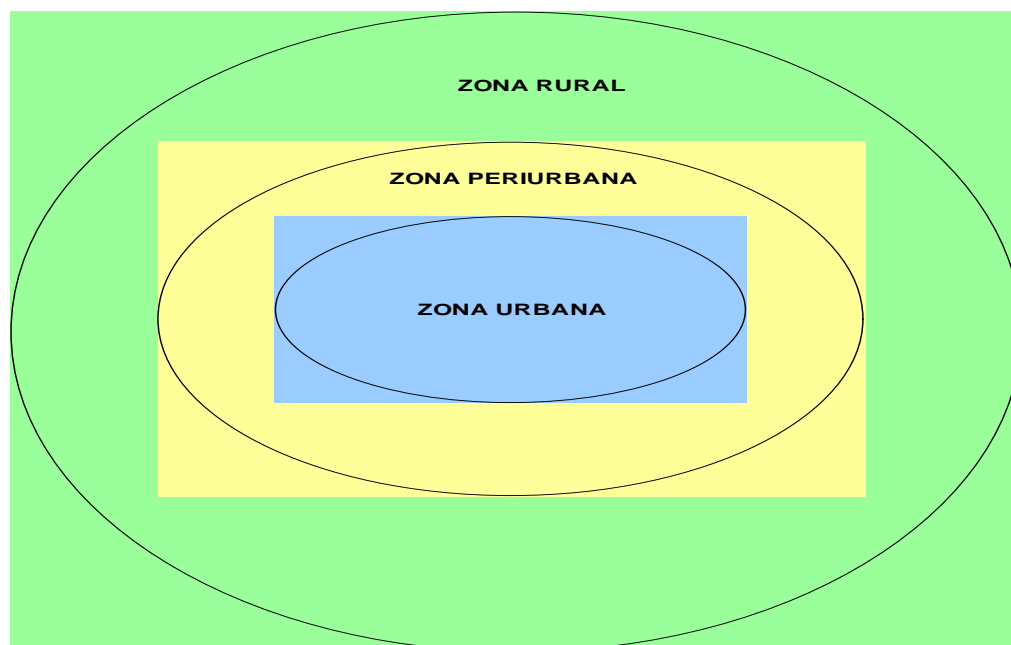
Señalando en el punto 2 del mismo artículo, entre otras cosas: *“Las tarifas....deberán cubrir la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato de gestión de servicio público y permitirán una adecuada amortización de aquellos activos 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.

La reordenación de las líneas en el nuevo Mapa de ordenación 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 concesionales 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.

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 del transporte de viajeros se implantan una serie de bonos (además del título billete ordinario -mínimo de percepción- que es la tarifa común para toda la Comunidad Autónoma), cuyas variaciones dependen de un 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 los usuarios del transporte a la demanda en las zonas rurales. Dicho Bono es un sistema de pago para las rutas de transporte rurales de la Comunidad de Castilla y León, que permite controlar el acceso de usuarios a las mismas.
- 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 los usuarios.

- 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 usuarios (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.

- 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 usuarios)
- 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 de diagnóstico.

Dentro de los bonos metropolitanos, coexisten bonos para determinados perfiles de usuarios (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.
- 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.

2.5. CRITERIOS RELATIVOS AL MODELO DE GOBERNANZA DEL TRANSPORTE

Los criterios relativos al modelo de gobernanza del transporte del nuevo Mapa de servicios, 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 del transporte 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

Administraciones Públicas actoras de la movilidad en aquellos ámbitos territoriales donde desarrollan sus respectivas políticas públicas (fundamentalmente a nivel de las Áreas Funcionales Estables reguladas en las Ley 7/2013, de 27 de septiembre y la Ley 9/2014, de 27 de noviembre).

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”.

En el artículo 55 de la referida Ley se regulan los **Consortios 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 (Mancomunidades de Interés General Urbana según determina el artículo 42.3 de la Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad de Castilla y León). 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 público 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.
- 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 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.

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:

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.

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

un crecimiento inteligente, sostenible e integrador mediante la utilización de un nuevo planteamiento global más eficiente en el uso de los fondos públicos; de forma que, en la ejecución del gasto, se incorporen medidas como el fomento del empleo de personas en situación o riesgo de exclusión social, la inserción laboral de personas con discapacidad, el fomento de la estabilidad en el empleo, la promoción de la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y el impulso de medidas de conciliación de la vida familiar y laboral en las empresas.

El Acuerdo 44/2016, de 21 de julio, de la Junta de Castilla y León, y sus directrices vinculantes impulsan de esta forma la incorporación de aspectos sociales en la contratación que desarrolle la Administración General e Institucional de la Comunidad a través de tres instrumentos bien definidos: cláusulas sociales, reserva de contratos y proyectos de inserción socio-laboral.

El Acuerdo establece la incorporación de cláusulas sociales en las distintas fases de la contratación pública que primen, a la hora de adjudicar un contrato, a aquellas empresas con una visión más social, a aquellas que incorporen medidas sociales que redunden en 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.

Se aplican las cláusulas sociales a cualquier contrato, siempre que sea posible, y se opta por incorporar las condiciones que son más adecuadas para potenciar los aspectos sociales en la contratación. Junto a esto, se añade, como medida social, facilitar el acceso de pymes a la contratación pública, para lo cual los órganos de contratación podrán optar por adjudicar los contratos buscando el tamaño más adecuado de los lotes con el fin de racionalizar la contratación. En consecuencia con lo expuesto se establece como mecanismo al servicio de una contratación pública estratégica la licitación en lotes

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

preferencia de adjudicación. Las cláusulas sociales se incorporan en los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas.

Estas cláusulas pueden consistir en requisitos de solvencia técnica y/o profesional, en preferencias en la adjudicación, en criterios de adjudicación y en condiciones especiales de ejecución.

Dicho Acuerdo contiene un catálogo de cláusulas sociales en el Anexo I indicando, de forma no exhaustiva, una serie de criterios de adjudicación y de condiciones especiales de ejecución. Dentro de los criterios de adjudicación está: la contratación de personas en situación o riesgo de exclusión social; plan de inserción socio-laboral; y contratación de personas con discapacidad con mayores dificultades de empleabilidad. Y entre las condiciones especiales de ejecución: la obligación de contratar personas en situación o riesgo de exclusión social, obligación de subcontratación de prestaciones con un centro especial de empleo o una empresa de inserción; obligación de sustituir las bajas y vacaciones de los trabajadores adscritos al contrato por personas de difícil empleabilidad; obligación de contratar personas con discapacidad con mayores dificultades de empleabilidad; obligación de contratación de víctimas de violencia de género; obligación de contratación de desempleados; y obligación de que un porcentaje de trabajadores goce de estabilidad laboral.

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.

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)

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.

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

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

Serán los proyectos de explotación los que concretarán esa vinculación, 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 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 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 del transporte (Evaluación Ambiental Estratégica, Tramitación Ambiental)

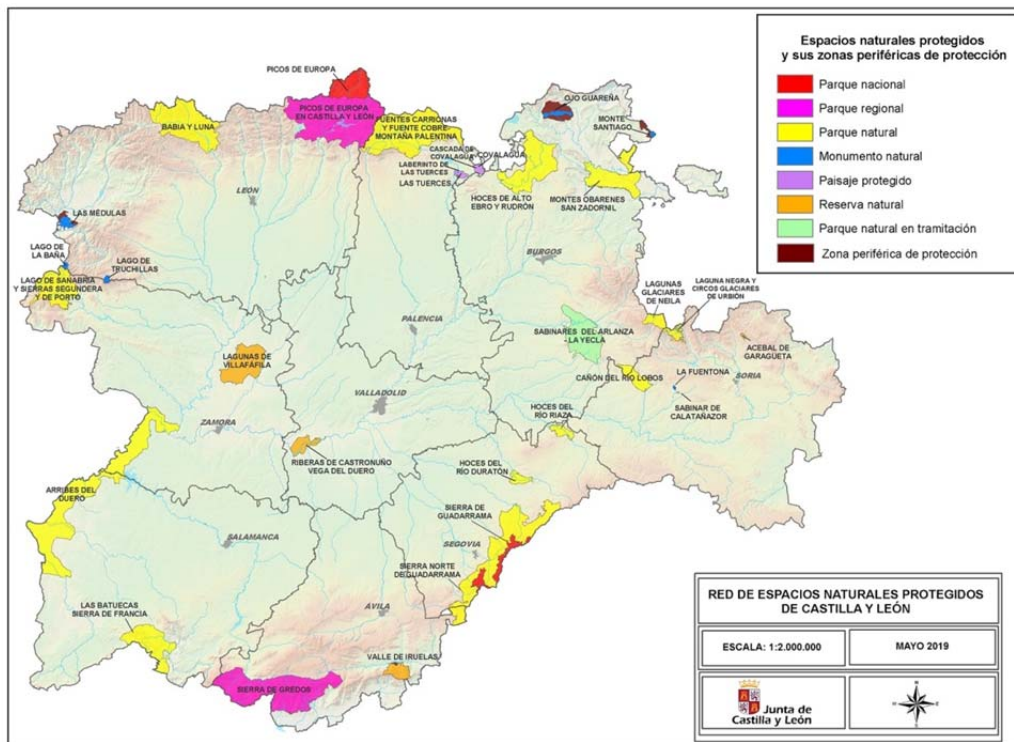
Por otra parte, la Red Natura 2000 creada mediante la Directiva 92/43/CEE, de Conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre, constituye la mayor apuesta de conservación realizada hasta la fecha en Europa. Se trata de una red ecológica de

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 transporte 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

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	Sierra 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 para alcanzar un desarrollo sostenible es uno de los objetivos a conseguir. Para ello, el Mapa de Ordenación de transporte público de viajeros 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 prestar 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.

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 debe 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:

- ❖ La Estrategia regional contra el cambio climático en Castilla y León 2009-2012-2020 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 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 los usuarios de 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.

- **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

- ❖ 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 Plan Nacional del Control de la Contaminación Atmosférica. 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.

- 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”*.

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 del transporte 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.

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 de viajeros. 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 los usuarios. Los operadores dotan a los contratos de los instrumentos adecuados incorporando dichos objetivos a los resultados de la gestión. Los usuarios 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.

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.

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.

- Establecimiento del Índice de Calidad Subjetiva (ICS) del servicio que debe responder a la percepción de la calidad del servicio apreciada por los usuarios 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 usuarios 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 usuarios 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 los usuarios destacar la importancia de la información y atención a los mismos. 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 los usuarios 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**.

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

- Certificaciones de seguridad
- Seguridad a bordo del vehículo
- 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 procedimientos 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

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 del transporte de viajeros, 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

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) nº 1191/69 y (CEE) nº 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”*

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.

2. 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”*.

3. Presentación de 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 del Transporte por 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 concesionales.
- Hito 4: Puesta en servicio operativo del nuevo sistema de transportes.

Hito 1

El primer hito es la Aprobación del Mapa de Ordenación del Transporte público de viajeros por carretera por Decreto de la Junta de Castilla y León.

Los pasos a seguir para la aprobación del Mapa de Ordenación del Transporte 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.

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

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 del Transporte 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 del Transporte 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.

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.

- 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 usuarios, 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 **vinculante**.

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.

“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 concesionarios 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”.

NUEVO MODELO DE TRANSPORTE PARA CASTILLA Y LEÓN

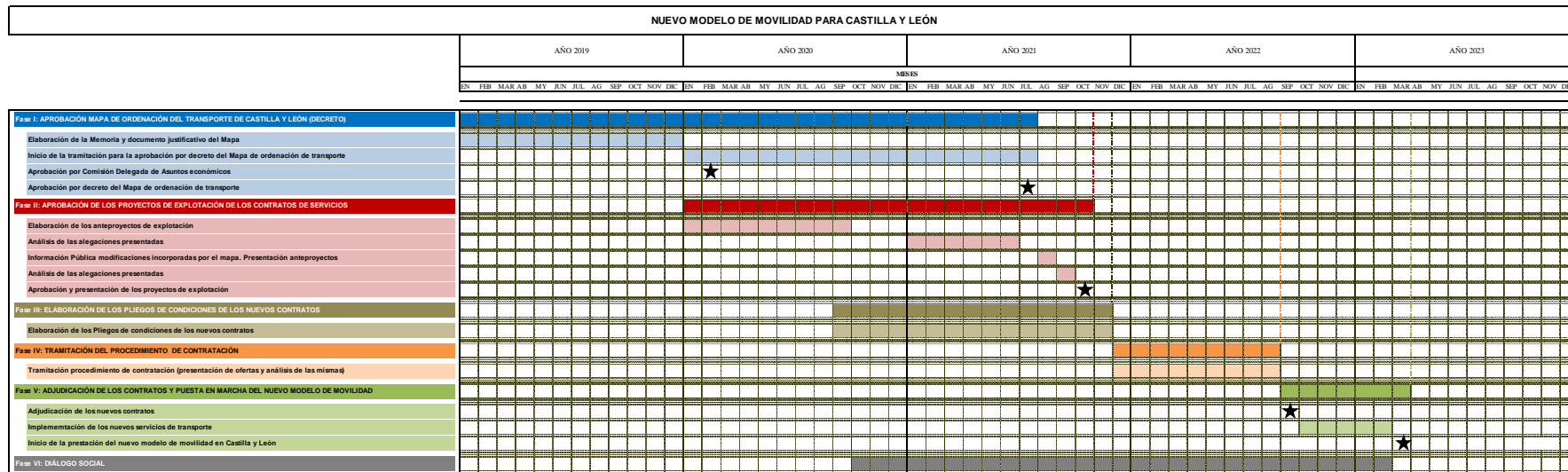
AÑO 2019												AÑO 2020												AÑO 2021											
MESES																																			
EN	FEB	MAR	AB	MY	JUN	JUL	AG	SEP	OCT	NOV	DIC	EN	FEB	MAR	AB	MY	JUN	JUL	AG	SEP	OCT	NOV	DIC	EN	FEB	MAR	AB	MY	JUN	JUL	AG	SEP	OCT	NOV	DIC

Fase I: APROBACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR DECRETO DE LA JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN																																				
Elaboración de la Memoria y Borrador del documento justificativo del Mapa																																				
Remisión Memoria y borrador del Proyecto de Decreto al Servicio de Normativa y Procedimiento																																				
Examen del borrador por el Servicio de Normativa y Procedimiento																																				
Sometimiento a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos																																				
Comunicación Previa al Consejo de Gobierno previa inclusión en el orden del día en Comisión de Secretarios Grales																																				
Remisión a otros Centros Directivos de la Consejería de FYMA																																				
Remisión a la Plataforma GUM																																				
Externalización del Proyecto de Decreto del Mapa de Ordenación del transporte																																				
Participación ciudadana																																				
Audiencia																																				
Información Pública																																				
Remisión a otras Consejerías para su Informe (máximo 10 días) Incluye petición de informe DG de Presupuestos																																				
Remisión a la Federación Regional de Municipios y Provincias																																				
Remisión al Consejo Regional de Transportes																																				
Remisión a otros órganos exteriores																																				
Aprobación por decreto del Mapa de ordenación de transporte																																				



★ HITOS TEMPORALES

❖ **CRONOGRAMA**



★ HITOS TEMPORALES

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

El Mapa de ordenación de transporte 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 de 10 años, como máximo. La duración del contrato establecida en los diferentes pliegos tiene **carácter vinculante**.

Incluso, en casos excepcionales, 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, siempre y cuando la adjudicación del contrato de servicio público se produce al amparo de un procedimiento de licitación equitativo. 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 la vida de las nuevas licitaciones, podrá ser revisado de manera parcial en cada uno de los ámbitos de actuación en los que se considere necesaria esa revisión parcial.

La **revisión total** propiciará la **actualización del Mapa de ordenación del transporte**.

Las posibles revisiones parciales no motivarán una actualización del Mapa de ordenación del transporte 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 los usuarios, 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.

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 redundará 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 los usuarios de las diferentes rutas deberá estar 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 real a los usuarios 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 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.

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.

- 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



Ejemplos de aplicación de indicadores



Ejemplos de aplicación de indicadores



Ejemplos de aplicación de indicadores



Transporte
Público
Castilla y León

ESTACIÓN DE AUTOBUSES
Palencia



Junta de
Castilla y León



Transporte
Público
Castilla y León

ESTACIÓN DE AUTOBUSES
Valladolid



Junta de
Castilla y León

Ejemplos de aplicación de indicadores



Transporte
Público
Castilla y León

— — — — —



Junta de
Castilla y León



Transporte
Público
Castilla y León

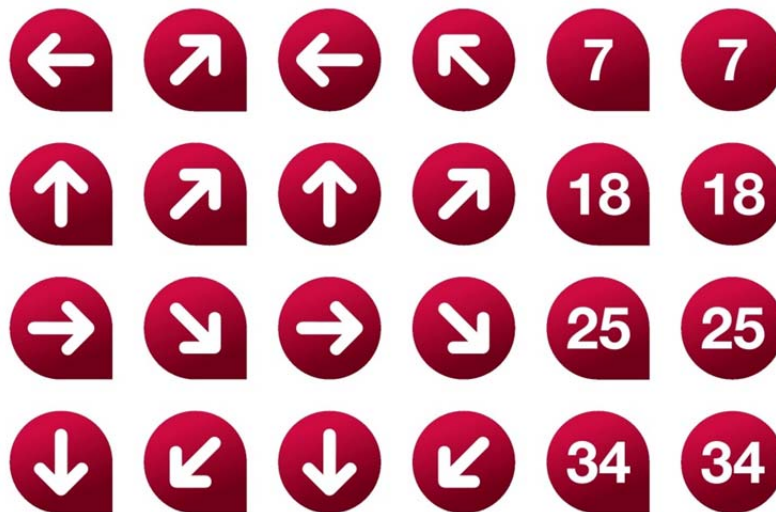
— — — — —



Junta de
Castilla y León

Elementos señaléticos

Flechas de dirección e indicadores



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		Escalera mecánica	
Cafetería		Cambiador de bebés	
Restaurante		Prohibido Fumar	

CONCLUSIONES

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 del transporte 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

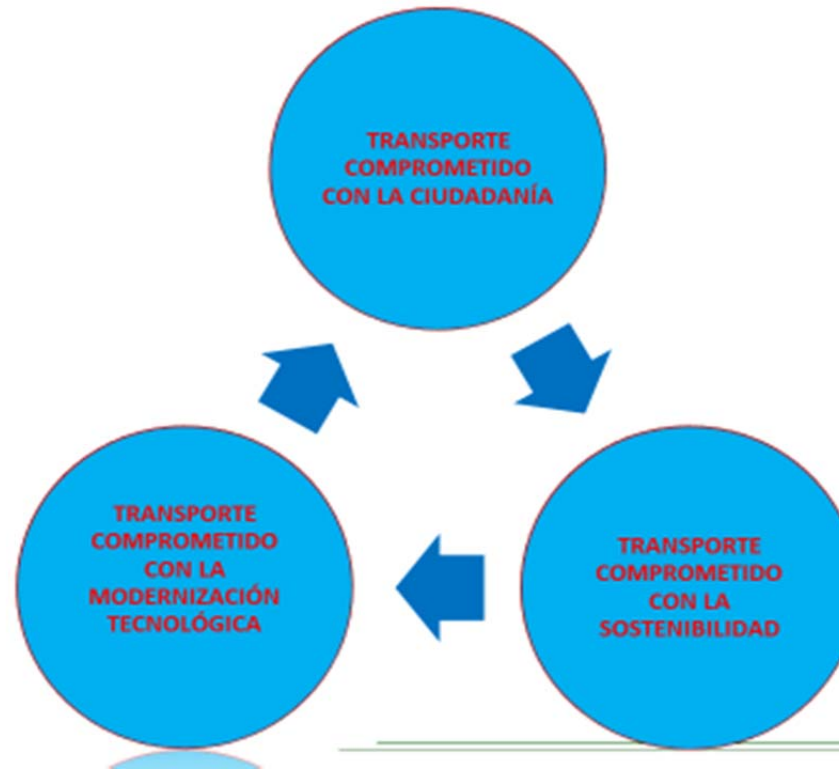
municipios de cada anillo y, especialmente, la de conexiones de carácter radial entre el municipio de cabecera y los que lo rodean. Esa demanda de movilidad exige, además, una serie de estándares de oferta de servicios bastante elevados y exigentes, en lo que se refiere, por ejemplo, a capacidad, velocidad media operativa y frecuencias.

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 transporte integrado (o, para ser más precisos, la reserva de plazas para usuarios especiales, por parte de las administraciones correspondientes, en servicios de transporte regular de viajeros por carretera de uso general, 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) o el establecimiento de servicios bajo demanda.

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:

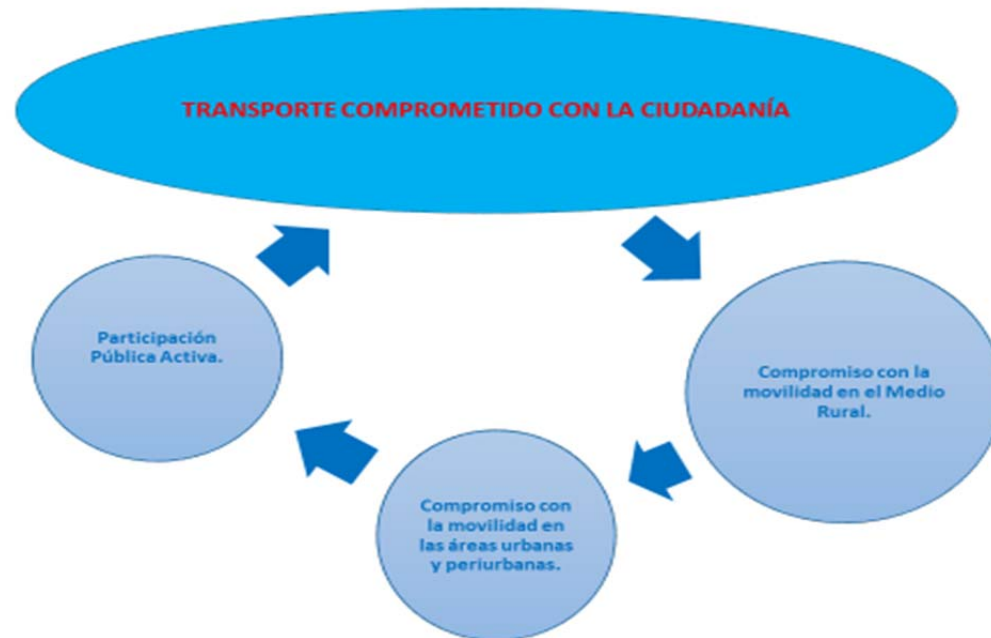
- Primer Eje Estratégico. Transporte comprometido con la ciudadanía.
- Segundo Eje Estratégico. Transporte comprometido con la sostenibilidad
- Tercer Eje Estratégico. Transporte comprometido con la modernización tecnológica

EJES ESTRATÉGICOS DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

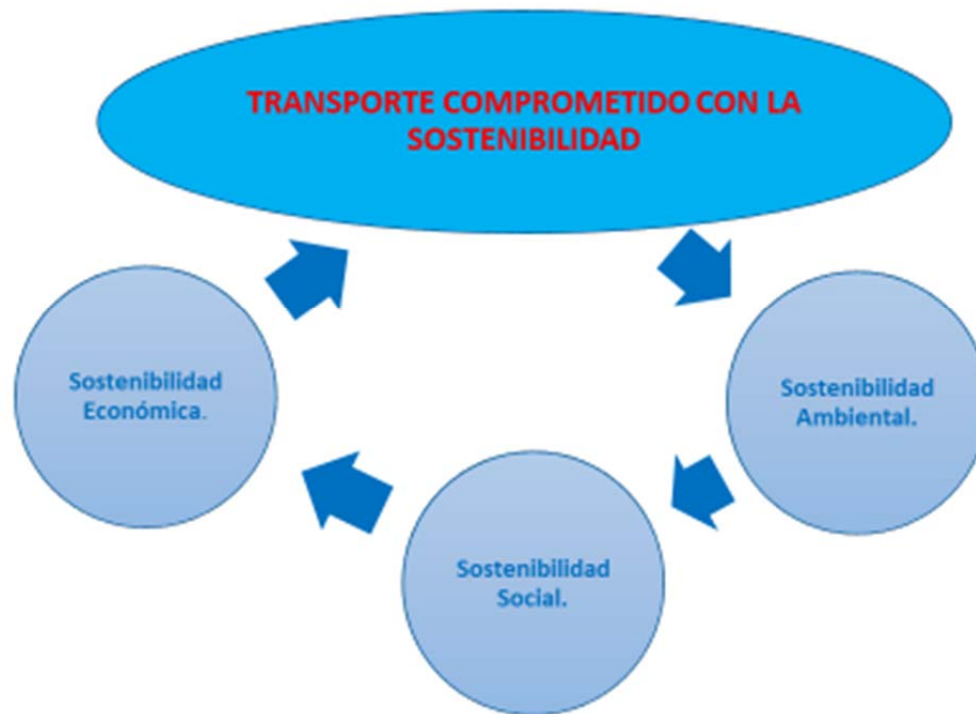


Estos tres Ejes Estratégicos se corresponden con cada uno objetivos genéricos, de carácter ascendente y transversal, que integran las determinaciones de planificación y que sirven de elementos vinculantes para las determinaciones de ordenación y coordinación que se contienen en el Anexo III del presente documento.

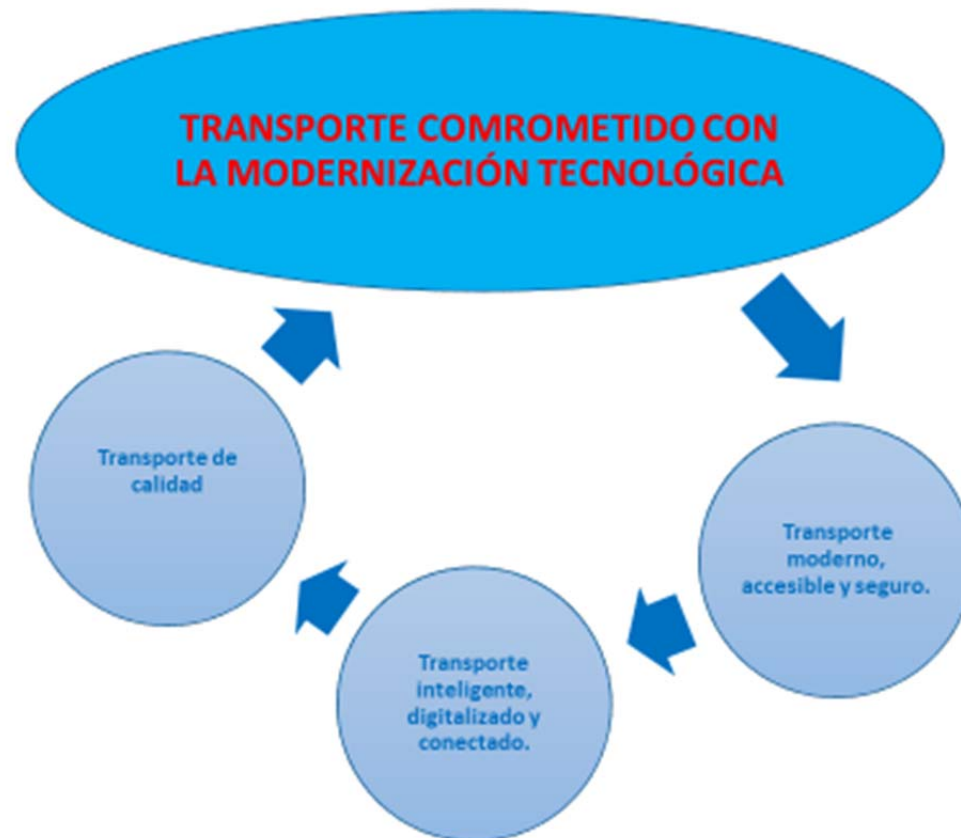
Un transporte comprometido con la ciudadanía con sus respectivos objetivos generales:



Un transporte comprometido con la sostenibilidad:



Y, por último un transporte comprometido con la modernización tecnológica, también vinculado a la consecución de unos objetivos genéricos:



Los Ejes Estratégicos reseñados y los objetivos genéricos tienen 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:

PRIMER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



PRIMER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



COMPROMISO CON LA CIUDADANIA

PRIMER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



SEGUNDO EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



SEGUNDO EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



Mantenimiento
del tejido
empresarial y
nivel de empleo

Dialogo Social: Subrogación de trabajadores pactada con agentes sociales

Contratación pública estratégica: Licitación en lotes y criterios sociales en adjudicación y ejecución de contratos

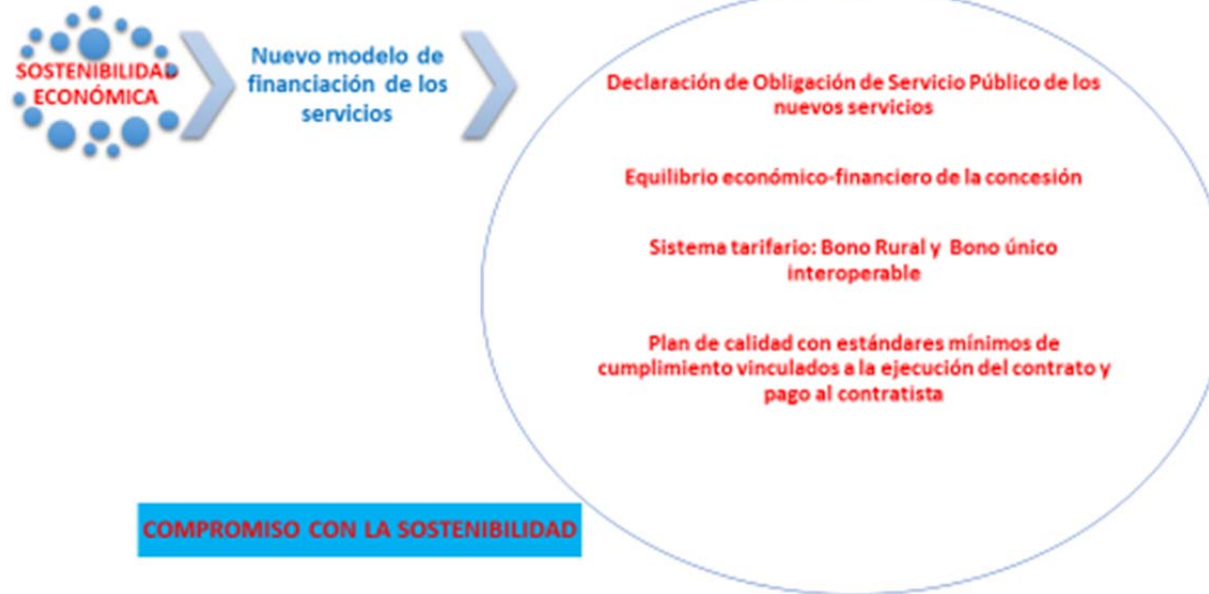
Subcontratación

Garantía del cumplimiento por el adjudicatario de los derechos sociales y normativa socio laboral vigente

Reequilibrio financiero del contrato por causas sociales

COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

SEGUNDO EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

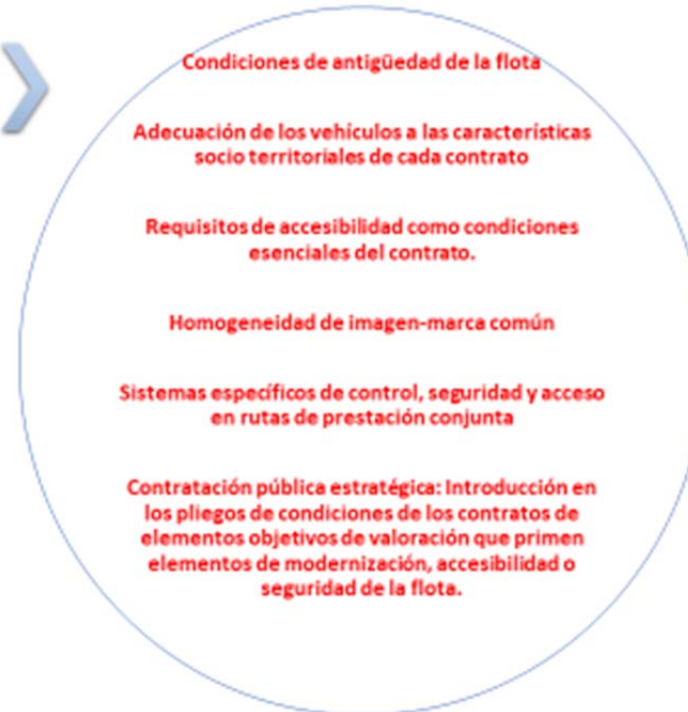


TERCER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



Compromiso con la modernización y seguridad de la flota de vehículos

MODERNIZACIÓN



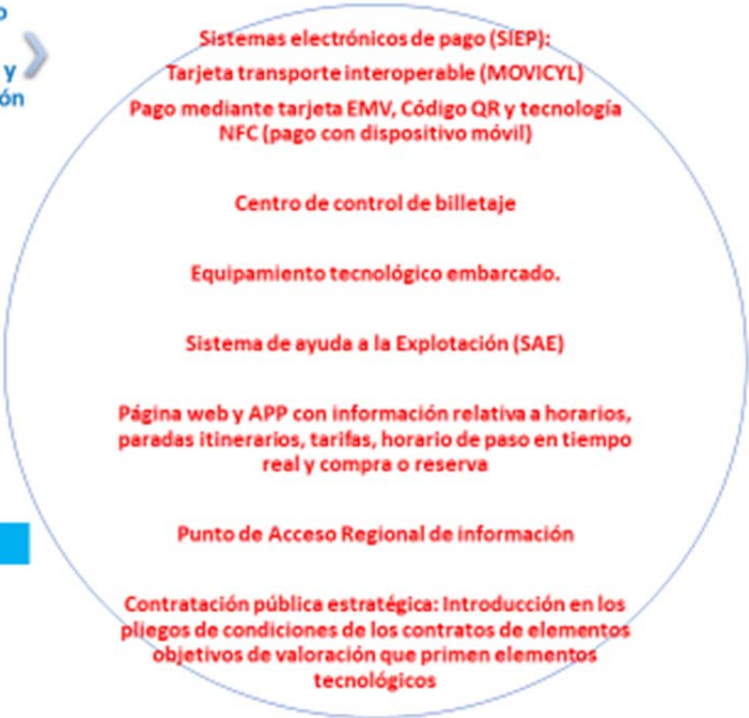
TERCER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



TRANSPORTE INTELIGENTE, DIGITALIZADO Y CONECTADO

Compromiso con la conectividad y las digitalización

MODERNIZACIÓN



TERCER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



Compromiso con la
prestación de un servicio
de calidad a la ciudadanía

Definición de estándares mínimos de
calidad del servicio: oferta, accesibilidad,
información al usuario, confort, seguridad
y sostenibilidad ambiental.

Bonificación y penalización económica por
cumplimiento del modelo de calidad
(Bonus/Malus).

Programa de atención al Cliente.

Encuesta de satisfacción.

MODERNIZACIÓN

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

1. Aumento del número de municipios y localidades atendidos. Se favorece la accesibilidad universal, dotando a todas las localidades de la Comunidad 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 (Consortios o Mancomunidades de Interés General Urbanas).

TABLA 1: MUNICIPIOS Y LOCALIDADES TRANSPORTE PÚBLICO	
Nº Municipios atendidos sistema actual (año 2019)	2.208
Nº Municipios atendidos sistema propuesto	2.248
Nº 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 billeteaje).

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	1,000,000 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.

TABLA 2: RUTAS INTEGRADAS ¹	
Nº Rutas integradas sistema actual (año 2019)	857
Nº Rutas integradas sistema propuesto	1.772

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

IP 3/22



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se regula la ejecución del control metrológico del Estado en la Comunidad de Castilla y León

Fecha de aprobación
25 de abril de 2022



Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se regula la ejecución del control metrológico del Estado en la Comunidad de Castilla y León.

Con fecha 30 de marzo de 2022 ha tenido entrada en el Consejo Económico y Social de Castilla y León solicitud de Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se regula la ejecución del control metrológico del Estado en la Comunidad de Castilla y León.

A la solicitud realizada por la *Consejería de Empleo e Industria de la Junta de Castilla y León* se acompaña el Proyecto de Decreto sobre el que se solicita Informe, así como la documentación utilizada para su elaboración.

No alegándose la concurrencia de circunstancias de urgencia por la Consejería proponente, se procede a la tramitación ordinaria prevista en el artículo 36 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social de Castilla y León, aprobado por Resolución de 20 de febrero de 2014 de la Mesa de las Cortes de Castilla y León.

La elaboración del Informe Previo fue encomendada a la Comisión de Economía, que lo analizó en su sesión de 18 de abril de 2022 trasladándolo a la Comisión Permanente que, en sesión celebrada el 21 de abril de 2022 lo informó favorablemente y lo elevó al Pleno, que en su sesión de 25 de abril de 2022 lo aprobó por unanimidad.

I.- Antecedentes

a) de la Unión Europea:

- Directiva 2014/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático.
- Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de medida (refundición).
- Directiva Delegada (UE) 2015/13 de la Comisión, de 31 de octubre de 2014, por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2014/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de



26 de febrero de 2014, en lo que se refiere al intervalo de caudal de los contadores de agua.

b) Estatales:

- Constitución española de 27 de diciembre de 1978, particularmente su artículo 149.1.12 atribuye al Estado, entre otras, la competencia exclusiva para legislar sobre pesas y medidas y para determinar la hora oficial.
- Real decreto 2032/2009, de 30 de diciembre, que establece las unidades legales de medida en base las resoluciones de la Conferencia General de Pesas y Medidas.
- Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.
- Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.
- Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, desarrolla, las previsiones del Real Decreto 244/2016, de 3 de junio.

c) de Castilla y León:

- El Estatuto de Autonomía de Castilla y León, aprobado por Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León particularmente en el artículo 76, punto 5º, del Título V que atribuye a la Comunidad Autónoma competencias de ejecución en materia de pesas y medidas y contraste de metales.
- Decreto 18/2012, de 3 de mayo, por el que se atribuye la potestad sancionadora en materias que son competencia de la Consejería de Economía y Empleo.
- Decreto 22/2019, de 1 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Empleo e Industria.
- Resolución de 17 de julio de 2018, de la Dirección General de Industria y Competitividad, por la que se establece el formato de etiqueta de identificación de instrumentos para las verificaciones periódicas y después de reparación o modificación realizadas por organismos autorizados de verificación metrológica en Castilla y León.

d) de otras Comunidades Autónomas:

Podemos mencionar las siguientes normas de contenido análogo o equiparable al Proyecto de Decreto que se nos somete a Informe Previo:

- Decreto 199/2016, de 30 de diciembre, del Consell, por el que se establece el régimen de los organismos autorizados de verificación metrológica en el ámbito de la Comunitat Valenciana.
- Orden Foral 242/2016, de 25 de noviembre, del Consejero de Desarrollo Económico, por la que se modifica la Orden Foral 294/2012, de 8 de junio, de la Consejera de Desarrollo Rural, Industria, Empleo y Medio Ambiente, por la que se establece la ordenación del control metrológico en Navarra.
- Decreto 78/2011, de 14 de abril, por el que se establece la ordenación de las funciones del control metrológico del Estado que corresponden a la Comunidad Autónoma de Galicia, y se aprueba el reglamento de vigilancia e inspección de instrumentos sometidos a control metrológico.

e) Principal vinculación del Proyecto de Decreto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015):

A juicio del CES, de entre todos los ODS 2030, la aplicación y desarrollo del Proyecto de Decreto sometido a Informe no se aprecia impacto, puesto que en esta norma se regulan las competencias ejecutivas, en Castilla y León, en el ámbito de la metrología legal estatal.

II.- Estructura del Proyecto de Decreto

El Proyecto de Decreto sometido a informe consta de seis capítulos, dos disposiciones adicionales, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales, a través de 14 artículos.

En el capítulo I, disposiciones generales, se definen el objeto de la norma, su ámbito de aplicación y los órganos competentes para la ejecución en Castilla y León de las competencias de control metrológico. (Artículos 1 a 3).

El capítulo II establece las obligaciones de los diferentes agentes que intervienen en el control metrológico. (Artículos de 4 a 6).

El capítulo III se dedica al Registro de Control Metrológico y a los precintos. (Artículos 7 y 8).

El capítulo IV regula las funciones de vigilancia e inspección. (Artículos 9 y 10).

El capítulo V se dedica a las reclamaciones. (Artículos 11 y 13).

El capítulo VI establece el régimen sancionador, remitiendo a la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología. (Artículo 14).

Las disposiciones adicionales regulan, la primera de ellas, la identificación del personal inspector administrativo, y la segunda, la reutilización de la información pública.

La disposición derogatoria deroga cuantas normas de igual o inferior rango contradigan o se opongan a su regulación, así como las normas más directamente afectadas.

La disposición final primera modifica el Decreto 18/2012, de 3 de mayo, por el que se atribuye la potestad sancionadora en materias que son competencia de la Consejería de Economía y Empleo.

La disposición final segunda faculta a la persona titular de la Consejería competente en materia de metrología a dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y cumplimiento de este decreto.

La disposición final tercera establece el plazo de entrada en vigor de la norma.

III.- Observaciones Generales

Primera.- Las mediciones juegan un importante papel en la vida diaria de personas y empresas. Todo producto se compra y se vende tras efectuar procesos de medición, por lo que una medición correcta tiene una importancia fundamental para la economía, para las empresas y para la población en general, ayudando no solo a organizar las transacciones comerciales sino permitiendo la intercambiabilidad de los productos y servicios a nivel global.

El Control Metrológico del Estado se aplica a los equipos o sistemas de medida y el software legalmente relevante (según la definición recogida en el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio)



que puedan tener influencia sobre la transparencia de transacciones comerciales, la salud o la seguridad de consumidores y usuarios, así como sobre el medio ambiente.

Constituyen ejemplos de equipos y sistemas de medida los utilizados en el control de suministros básicos (contadores de agua, de gas y de energía eléctrica o los surtidores de hidrocarburos) los instrumentos de pesaje, los taxímetros, los contadores de máquinas recreativas, los empleados en los controles relacionados con la seguridad vial, como son los utilizados en las inspecciones técnicas de vehículos, o los cinemómetros para el control de velocidad o los registradores de temperatura y termómetros utilizados en el transporte, almacenamiento y distribución de alimentos refrigerados, equipos para diagnóstico in vitro que emplean laboratorios clínicos, entre otros, están sometidos a este control.

Segunda.- De conformidad con la normativa de la Unión Europea y con las resoluciones de la Organización Internacional de Metrología Legal, el control metrológico del Estado es el conjunto de actividades que contribuyen a garantizar la certeza y corrección del resultado de las mediciones, regulando las características que deben tener los instrumentos, medios, materiales de referencia, sistemas de medida y programas informáticos relacionados con la medición; los procedimientos adecuados para su utilización, mantenimiento, evaluación y verificación; así como la tipología y obligaciones de los agentes intervinientes.

Con la publicación de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, y el posterior desarrollo de la Ley mediante el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, y la publicación de la Orden por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, se considera que queda completada la regulación metrológica a nivel estatal.

Tercera.- Castilla y León mediante el Real Decreto 2571/1982, de 24 de julio, de traspaso de funciones y servicios del Estado al Consejo General de Castilla y León, recibe las competencias y funciones que asume el Ente Preautonómico en materia de Industria y Energía. Anexo I. B).2 "Verificación de controles y funciones de metrología".

Con las competencias de ejecución en materia de pesas y medidas y contraste de metales establecida en el Estatuto de Autonomía de Castilla y León, se ve necesario regular determinados

aspectos que la normativa estatal deja abierta para su desarrollo pues, reside en las comunidades autónomas la competencia para la ejecución del control metrológico.

Cuarta.- Las comunidades autónomas tienen transferidas las competencias de ejecución en materia de pesas y medidas y contraste de metales, lo que ha dado lugar a diferencias en el grado de desarrollo del mismo.

El proyecto de decreto responde a la necesidad de regular determinados aspectos que la normativa estatal ha dejado abiertos a su desarrollo por las comunidades autónomas, tales como las entidades que realizan las verificaciones en la comunidad de Castilla y León, las principales obligaciones de los agentes intervinientes en el control metrológico de Estado, las inscripciones en el Registro de Control Metrológico y la emisión de los precintos utilizados por los organismos y reparadores, la vigilancia e inspección, así como el procedimiento de actuación ante reclamaciones relacionadas con los instrumentos sometidos a metrología legal.

Durante los últimos años se ha venido aprobando nueva normativa y se han producido avances tecnológicos que afectan a la materia objeto de estudio y que hacen recomendable una actualización de la regulación.

IV.- Observaciones Particulares

Primera.- En el Capítulo I del proyecto de decreto se definen el objeto de la norma, su ámbito de aplicación y los órganos competentes para la ejecución en Castilla y León de las competencias de control metrológico.

Se diferencia claramente entre los órganos que ejecutarán las competencias transferidas por el Estado (que serán los Servicios Territoriales de la Administración General de la Comunidad de Castilla y León) y los organismos autorizados para llevar a cabo actuaciones de verificación metrológica que realicen actividades relacionadas con los procedimientos de verificación periódica o después de reparación o modificación (que son entidades, públicas o privadas, designadas por habilitación de una Administración Pública competente española, para la realización y emisión de las oportunas certificaciones relativas a la fase de control metrológico de instrumentos en servicio).



En España actúan tres tipos de organismos evaluadores de la conformidad en el campo de la metrología legal: organismos notificados, organismos de control metrológico y organismos autorizados de verificación metrológica.

Los dos primeros participan en la fase de comercialización y puesta en servicio de los equipos mientras que los terceros lo hacen en el caso de equipos ya comercializados o instrumentos en servicio.

El CES considera que en la regulación del *Ámbito de aplicación* (art. 2) se debería hacer mención también a los programas informáticos o software legalmente relevante de los instrumentos de medida.

Segunda.- En el Capítulo II se establecen las obligaciones de los diferentes agentes que intervienen en el control metrológico, como son: los titulares o usuarios de los instrumentos, equipos o sistemas de medida, los organismos notificados, los organismos de control metrológico y los organismos autorizados de verificación metrológica, así como los reparadores de instrumentos de medida. No se regula en el mismo lo relativo a la figura de los agentes económicos.

Para los primeros se establece la obligación de solicitar las verificaciones que marca la normativa específica y para los segundos se detallan todas sus obligaciones, añadiendo a las obligaciones derivadas de la normativa de ámbito estatal, otras nuevas que establece la Junta de Castilla y León.

El CES entiende necesario recordar aquí que las obligaciones de los agentes económicos están regulados a nivel estatal en la Sección sexta del Capítulo III (artículos 25 a 30) del Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2011, de 22 de diciembre, de metrología.

Respecto a las solicitudes de verificaciones periódicas y las de verificación después de reparación o modificación, el proyecto de decreto que ahora informamos establece que se realizarán de forma electrónica ante un organismo autorizado de verificación metrológica, mediante el documento de solicitud de verificación establecido en la normativa vigente.



El Consejo considera que se deben simplificar y homogeneizar estos procesos a través de la digitalización, incrementando de esta forma la eficiencia y la transparencia, mejorando la accesibilidad a la información y la comunicación con los sectores interesados, para beneficio de toda la ciudadanía.

Tercera.- En el mismo Capítulo II se regula la figura del reparador, definido por el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, como toda persona física o jurídica responsable de la reparación o modificación de un instrumento de medida que se encuentre inscrita en el Registro de Control Metrológico por una administración pública competente.

Los reparadores cuya sede social se encuentre ubicada en Castilla y León presentarán declaración responsable ante la Dirección General con competencias en materia de metrología y solicitar a la misma la codificación de los precintos a utilizar, que deberán cumplir las características indicadas en la normativa vigente. Serán los encargados de precintar el instrumento cuando hayan acudido a efectuar una reparación y hayan observado indicios de manipulación fraudulenta.

El personal que efectúe las actividades de verificación deberá tener una formación técnica y profesional cualificada para realizar todas las actividades para las que la entidad ha sido designada; deberá poseer conocimientos de los requisitos de las verificaciones que efectúa, y la capacidad necesaria para la elaboración de los certificados, los documentos y los informes que demuestren que se han efectuado las verificaciones.

Cuarta.- El Capítulo III está dedicado al Registro de Control Metrológico y a los precintos y en él se asigna a la Dirección General de la Junta de Castilla y León con competencias en materia de metrología la gestión, dentro del ámbito territorial de la comunidad autónoma, del Registro de Control Metrológico, de ámbito estatal, cuyos datos están centralizados en el Centro Español de Metrología.

La administración autonómica inscribirá de oficio en este registro aquellas personas físicas o jurídicas que sean fabricantes, importadores, comercializadores, reparadores y arrendadores de



instrumentos o sistemas de medida con normativa metrológica, cuando tengan su sede social en la comunidad de Castilla y León.

Quinta.- El Capítulo IV regula las funciones de vigilancia e inspección, y establece la posibilidad de que la Administración Autonómica recabe la colaboración de los organismos autorizados de verificación metrológica, que son entidades, públicas o privadas, designadas por habilitación de una Administración Pública competente española, para la realización y emisión de las oportunas certificaciones relativas a la fase de control metrológico de instrumentos en servicio.

La vigilancia de mercado es una herramienta fundamental para garantizar que los productos que circulan por la Unión Europea cumplen con los requisitos exigidos. Está considerada como una de las formas de construir el mercado único y se encuadra dentro de la libre circulación de mercancías.

Esta vigilancia se utilizará en la fase de comercialización y puesta en servicio. Una vez que los instrumentos están en servicio, se comprueba que el funcionamiento es correcto mediante la realización de verificaciones y mediante acciones de vigilancia e inspección y se lleva a cabo por las administraciones públicas competentes a través de la figura de la autoridad de vigilancia de mercado. El inicio de las campañas de vigilancia de mercado puede ser de oficio, por campaña o por denuncia.

La Junta de Castilla y León deberá realizar controles apropiados y adoptar las medidas que normativamente correspondan, para alertar a la ciudadanía sobre los riesgos que hayan identificado en relación con cualquier elemento sometido al control metrológico, para prevenir o reducir los riesgos que pueda presentar los instrumentos comercializados.

Las funciones de inspección corresponden a funcionarios de la Comunidad de Castilla y León. El objeto de las inspecciones puede ser muy variado y consistirá en comprobar que se cumple la normativa en cualquier fase de la vida de los productos. Una inspección puede empezar de oficio, por campaña, por denuncia o por reclamación.

Sexta.- El capítulo V se dedica a las reclamaciones, estableciendo que las discrepancias, reclamaciones o quejas que puedan surgir entre los titulares, los reparadores y los organismos autorizados de verificación metrológica serán igualmente resueltas por el Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, y que, “según lo indicado en el artículo 10 de la Ley 32/2014, de 22 diciembre de Metrología, las administraciones públicas competentes podrán comprobar en cualquier momento por sí mismas, de oficio o a instancia de parte interesada, el cumplimiento de los requisitos legal y reglamentariamente establecidos para los instrumentos, medios, materiales de referencia, sistemas de medida y programas informáticos sometidos a control metrológico del Estado”.

El CES considera que deberían revisarse los arts. 11 y 12 en lo relativo a las quejas, reclamaciones o denuncias sobre el funcionamiento de los contadores de agua, gas o electricidad, puesto que la regulación planteada en el Proyecto de decreto propone que el coste sea asumido por el titular o usuario, sin que esté determinada la responsabilidad por el mal funcionamiento.

El Consejo considera que las verificaciones solicitadas por el usuario fuera de los plazos y condiciones establecidas en la normativa específica, si se superan, serán a cuenta de quien las solicitó y, en el caso de no superarse, por cuenta del responsable del punto de medida.

Séptima.- Por último, el capítulo VI establece el régimen sancionador, remitiéndose a la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

El Consejo considera positivo que en la Disposición final del Proyecto que se informa, se delegue la competencia para la imposición de sanciones leves en materia de control metrológico en los servicios territoriales competentes, por razones de eficacia y agilidad en la tramitación y resolución de los expedientes, en consonancia con criterios de buena administración.

V.- Conclusiones y Recomendaciones

Primera.- La metrología es, junto con la acreditación y la normalización/certificación, uno de los tres pilares sobre los que se asienta el sistema de calidad y competitividad industrial.

El CES considera que la metrología está evolucionando de forma rápida y dinámica para adaptarse a las nuevas demandas. Los avances en metrología son la base de la innovación, mejoran la calidad de vida y potencian otras áreas de la ciencia.



El CES valora favorablemente el proyecto de decreto, por cuanto trata de clarificar las actuaciones en materia de control metrológico en la comunidad de Castilla y León que la normativa estatal deja para el desarrollo de las comunidades autónomas, por lo que resulta necesario y conveniente.

Segunda.- El Centro Español de Metrología (CEM) publicó en 2018 el Informe de análisis de resultados sobre la encuesta de prospectiva en metrología en el que se analiza el Plan Estratégico para el periodo 2017-2020. El informe se basa en una encuesta difundida entre más de 2.000 personas relacionadas con la metrología, pertenecientes a empresas, laboratorios y diversas instituciones públicas y privadas de la que se recibieron 209 respuestas de 178 empresas diferentes.

Las mayores deficiencias detectadas en este estudio se encuentran en aspectos relativos al conocimiento de la metrología, la trazabilidad, la legislación y a problemas estructurales.

En cuestiones legales, las más relacionadas con el objeto de este informe, las deficiencias apuntan a aspectos diversos, desde la necesidad de actualización de los documentos reglamentarios y normativos a la falta o exceso de reglamentación en algunos equipos y sectores, pasando por el exceso o defecto de vigilancia y por la falta de coordinación.

En el proyecto de decreto se regula la vigilancia (y la inspección), y a este respecto las deficiencias señaladas en el informe del CEM apuntan a la falta de control sobre los organismos de verificación por parte de las comunidades autónomas, al intrusismo profesional y a la falta de recursos para realizar una vigilancia e inspección del mercado óptimas.

Tercera.- El CES considera necesario que desde la Administración Autonómica se adopten medidas que persigan el intrusismo profesional por las graves consecuencias que este tipo de actividad puede tener en el correcto control metrológico que, como se ha mencionado ya en este informe, afecta de manera importante a la actividad económica y la vida diaria de la ciudadanía, especialmente en su vertiente de consumidores.

El Control Metrológico se debe aplicar a los equipos, sistemas de medida y a los programas informáticos o software legalmente relevante de los instrumentos de medida que puedan tener



influencia sobre la transparencia de transacciones comerciales, la salud o la seguridad de personas consumidoras y usuarias, así como sobre el medio ambiente. El CES considera que debe responder a los retos sociales como pueden ser los campos de la salud y la energía, entre otros.

Cuarta.- Otros aspectos sobre los que el Consejo desea manifestar su opinión no figuran como tales en el proyecto de decreto informado. No obstante, parece conveniente, por una parte, destacar la necesidad de mejorar la formación a todos los niveles en materia de metrología y la difusión de información relevante para usuarios y empresas, por otra parte, demandar mayor coordinación entre metrología, industria, organismos públicos, organismos de investigación y Universidades.

Por lo que respecta a la formación, el CES considera que se debe apoyar y fomentar la formación de profesionales públicos y privados altamente cualificados en materia metrológica. Este personal cualificado es condición necesaria para incrementar la competitividad y la capacidad de crecimiento de las empresas.

En cuanto a la cooperación entre empresas, organismos públicos y organismos de investigación, el CES la considera muy necesaria, particularmente en los proyectos de I+D+i, con el objetivo de implantar innovaciones tecnológicas que contribuyan a disminuir la dependencia exterior de nuestra industria y hacerla más competitiva.

Quinta.- El CES se remite adicionalmente, en cuanto a Conclusiones y Recomendaciones del presente Informe, a las que puedan desprenderse de las *Observaciones Generales y Particulares* contenidas en el mismo.

Vº Bº La Secretaria
Cristina García Palazuelos

El Presidente,
Enrique Cabero Morán

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE



**PROYECTO DE DECRETO / , DE , POR EL QUE SE REGULA
LA EJECUCIÓN DEL CONTROL METROLÓGICO DEL ESTADO EN LA
COMUNIDAD DE CASTILLA Y LEÓN.**

El artículo 76, punto 5º, del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, atribuye a la Comunidad Autónoma competencias de ejecución en materia de pesas y medidas y contraste de metales.

Asimismo, la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, establece los principios y las normas generales a las que debe ajustarse la organización y el régimen jurídico de la actividad metrológica en España, y ha sido desarrollada por el Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, por el que se desarrolla la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

A su vez, la Orden ICT/155/2020, de 7 de febrero, por la que se regula el control metrológico del Estado de determinados instrumentos de medida, desarrolla, las previsiones del Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, en lo relativo al control metrológico del Estado, en sus distintas fases, según el tipo de instrumento: evaluación de la conformidad, verificación periódica y verificación después de modificación o reparación.

El artículo 15 de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, establece que las competencias en la ejecución del control metrológico del Estado que hayan sido transferidas serán ejercidas por el órgano que cada Comunidad Autónoma determine.

Por otro lado, el Decreto 22/2019, de 1 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Empleo e Industria, dispone que corresponden a dicha Consejería, entre otras, las competencias en materia de





calidad y calibración industrial, y las relativas a la metrología legal y el contraste de metales.

Dentro del marco descrito, se hace necesario regular determinados aspectos que la normativa estatal descrita deja abiertos para su desarrollo por las Comunidades Autónomas. Aspectos tales como la designación de los organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica, la gestión del Registro de Control metrológico, o la vigilancia e inspección.

En la elaboración de este decreto se han observado los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, exigidos por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

A estos efectos, se pone de manifiesto el cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia dado el interés general en el que se fundamentan las medidas que se establecen, por contribuir al control metrológico del Estado, fundamental en el ejercicio habitual de transacciones económicas en determinados ámbitos. El decreto es acorde con el principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados. Igualmente, se ajusta al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con el resto del ordenamiento jurídico. En cuanto al principio de transparencia, el decreto se ha sometido a los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública. Durante el procedimiento de elaboración de la norma se ha permitido la participación activa de los potenciales destinatarios a través del trámite de audiencia e información pública. En relación con el principio de eficiencia, en este decreto se ha procurado que la norma genere las menores cargas administrativas para la ciudadanía.





De igual forma se han tenido en cuenta los principios que sobre calidad normativa y evaluación del impacto normativo establece la Ley 2/2010, de 11 de marzo, de Derechos de los Ciudadanos en sus relaciones con la Administración de la Comunidad de Castilla y León y de Gestión Pública, al objeto de garantizar la accesibilidad de la presente norma, su coherencia con el resto de actuaciones y objetivos de las políticas públicas y la responsabilidad que supone la determinación de los órganos responsables de la ejecución y del control de las medidas incluidas en la norma.

El presente decreto se estructura en seis capítulos, dos disposiciones adicionales, una disposición derogatoria y tres disposiciones finales, a través de 14 artículos.

En el capítulo I, disposiciones generales, se definen el objeto de la norma, su ámbito de aplicación y los órganos competentes para la ejecución en Castilla y León de las competencias de control metrológico. El capítulo II establece las obligaciones de los diferentes agentes que intervienen en el control metrológico, como son los titulares o usuarios de los instrumentos, equipos o sistemas de medida, los organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica, y los reparadores. El capítulo III se dedica al Registro de Control Metrológico y a los precintos. El capítulo IV regula las funciones de vigilancia e inspección. El capítulo V se dedica a las reclamaciones. Y por último, el capítulo VI establece el régimen sancionador, remitiendo a la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

Las disposiciones adicionales regulan, la primera de ellas, la identificación del personal inspector administrativo, y la segunda, la reutilización de la información pública.

La disposición derogatoria deroga cuantas normas de igual o inferior rango contradigan o se opongan a su regulación así como las normas más directamente afectadas.





La disposición final primera modifica el Decreto 18/2012, de 3 de mayo, por el que se atribuye la potestad sancionadora en materias que son competencia de la Consejería de Economía y Empleo, la disposición final segunda faculta a la persona titular de la Consejería competente en materia de metrología a dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y cumplimiento de este decreto y la disposición final tercera establece el plazo de entrada en vigor de la norma.

En su virtud, la Junta de Castilla y León, a propuesta de la persona titular de la Consejería de Empleo e Industria, de acuerdo/oído con el Consejo Consultivo de Castilla y León, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de _____

PROPONE

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto.

El presente decreto tiene por objeto regular la ejecución de las competencias de la Comunidad de Castilla y León en materia de control metrológico del Estado.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Este decreto será de aplicación a los instrumentos, equipos o sistemas de medida en todas sus fases, así como a la actuación de los organismos intervinientes en dicho control metrológico, de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente y en el ámbito territorial de la Comunidad de Castilla y León.





Artículo 3. Órganos competentes para la ejecución de las competencias de control metrológico.

1.- Las competencias a las que hace referencia el artículo 15.2 de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, sobre la ejecución del control metrológico del Estado, serán ejercidas por la Dirección General y por los Servicios Territoriales de la Administración General de la Comunidad de Castilla y León con competencias en materia de metrología.

2.- Las actividades relacionadas con los procedimientos de verificación periódica o después de reparación o modificación serán realizadas en Castilla y León por los organismos autorizados de verificación metrológica designados al efecto.

CAPÍTULO II

AGENTES INTERVINIENTES EN EL CONTROL METROLÓGICO

Artículo 4.- Titulares o usuarios de los instrumentos, equipos o sistemas de medida.

1.- Los titulares o usuarios de los instrumentos, equipos o sistemas de medida sometidos a metrología legal, están obligados a solicitar las verificaciones correspondientes en las situaciones o periodos que se establezcan en su normativa específica. Dicha solicitud se realizará ante los organismos autorizados de verificación metrológica designados.

2.- Las solicitudes de verificación periódica y las de verificación después de reparación o modificación, se realizarán de forma electrónica ante un organismo autorizado de verificación metrológica, mediante el documento de solicitud de verificación establecido en la normativa vigente. En el caso de verificaciones periódicas, la solicitud deberá realizarse con al menos un mes de antelación a la expiración de la vigencia de la anterior revisión periódica, o a la





del cumplimiento del tiempo indicado en la legislación vigente desde su puesta en servicio.

3.- En el caso de que el organismo autorizado de verificación metrológica al que se ha solicitado la verificación periódica o de después de reparación o modificación no la realice en el plazo de un mes desde la presentación de la solicitud, el titular o usuario del instrumento o sistema de medida lo comunicará al Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia donde está ubicado el instrumento o sistema, o donde el titular tenga su domicilio fiscal, en el caso de instrumentos de uso itinerante, para que inicie las actuaciones correspondientes. Dichas comunicaciones se realizarán a través de la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>.

Artículo 5.- Designación y obligaciones de los Organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica.

1.- La designación de los organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica cuya sede social esté situada en la Comunidad de Castilla y León corresponde a la Dirección General con competencias en materia de metrología, así como el seguimiento del mantenimiento de la competencia de los mismos, de la modificación de sus condiciones o alcance, de su suspensión y de su retirada.

2.- La solicitud de designación de los citados organismos se presentará ante la Dirección General competente en materia de metrología a través de la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>, cuando ésta sea considerada como autoridad de origen según lo especificado en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado. La solicitud incluirá los datos especificados en este ámbito por la normativa vigente.





3.- Los organismos anteriores, designados por la Dirección General competente en materia de metrología, estarán sujetos a las obligaciones de la normativa de ámbito nacional, junto con las siguientes obligaciones:

- a) Deberán informar a la Dirección General competente en materia de metrología, al día siguiente desde que se produzca, de cualquier modificación que pueda afectar a los requisitos exigidos a estos organismos por la normativa vigente.
- b) Deberán informar de manera inmediata en materia de metrología, en un plazo no superior a tres días, desde que se produzca cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de certificados, así como de cualquier circunstancia que afecte al ámbito de su designación.
- c) Deberán informar a la Dirección General competente en materia de metrología con la antelación de al menos tres días, de las visitas y auditorías de evaluación y seguimiento que realice la entidad de acreditación para la evaluación de la competencia técnica.

4.- Los organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica que actúen en Castilla y León estarán sujetos a las obligaciones de la normativa de ámbito nacional, junto con las que se indican a continuación:

- a) Deberán liquidar las tasas recogidas en la Ley 7/2015, de 30 de diciembre, de Medidas Tributarias, por la actuación de supervisión de organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica.
- b) Presentarán antes de la finalización del primer trimestre de cada año, ante la Dirección General competente en materia de metrología, a través de la sede electrónica <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>, un informe





detallado y provincializado de las actuaciones realizadas durante el año anterior.

En el caso de los organismos autorizados de verificación metrológica, indicarán la identificación y características de los instrumentos y sistemas de medida sobre los que haya actuado, así como su titular, ubicación, y el resultado de las comprobaciones y ensayos que haya efectuado.

En el caso de los organismos notificados y de control metrológico, deberán indicar las actuaciones de evaluación de conformidad, los equipos, módulos, y fabricantes sobre los que ha actuado a lo largo del año.

5.- Además, los organismos autorizados de verificación metrológica que actúen en Castilla y León estarán sujetos a las siguientes obligaciones:

- a) Deberán atender todas solicitudes de verificación realizadas por los titulares o usuarios de los instrumentos o sistemas de medida en el plazo máximo de un mes.
- b) Deberán comunicar el resultado de sus actuaciones al Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, a través de la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>, en el plazo máximo de un mes desde la realización de la verificación.
- c) Así mismo, deberán comunicar al Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, con al menos tres días de antelación, las actuaciones que vayan a llevar a cabo. Esta comunicación se realizará a través de la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>.





- d) Cuando durante la realización de una verificación observen que el precinto realizado por el fabricante o por el reparador no cumple con su función, aun estando en la posición y forma establecida, darán traslado de este hecho al Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, a través del aplicativo informático, en un plazo máximo de tres días.
- e) Comunicarán de manera inminente, en un plazo no superior a tres días, al Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, a través del aplicativo informático, los indicios de manipulación fraudulenta que detecte en un instrumento de medida y precintarán el citado instrumento de medida. El organismo colocará en un lugar visible una etiqueta de inhabilitación de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente.
- f) Comunicarán en un plazo máximo de tres días al Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, a través del aplicativo informático, las verificaciones desfavorables que no hayan sido subsanadas.
- g) Deberán guardar toda la documentación de sus actuaciones de forma provincializada y durante un periodo de 10 años, que deberá estar a disposición de la Dirección General y de los correspondientes Servicios Territoriales con competencias en materia de metrología.

6.- La Administración General de la Comunidad de Castilla y León, a través de la Dirección General y de los Servicios Territoriales con competencias en materia de metrología, controlarán la correcta actuación de los organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica, con el objetivo de comprobar que continúan cumpliendo con los requisitos que dieron lugar a su designación y que su actuación es conforme con la normativa vigente.





Artículo 6.- Reparadores.

1.- La reparación o modificación de instrumentos de medida sometidos al control metrológico del Estado se realizará por personas físicas o jurídicas que hayan presentado la declaración responsable prevista en el artículo 11 de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

2.- Los reparadores que tengan su sede social en la Comunidad de Castilla y León, presentarán esta declaración responsable ante la Dirección General con competencias en materia de metrología, a través de la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>

3.- La Dirección General con competencias en materia de metrología podrá adoptar la suspensión de la eficacia de la habilitación como reparador o su revocación en los casos establecidos en la normativa vigente.

4.- Los reparadores, cuya sede social esté en la Comunidad de Castilla y León, solicitarán a la Dirección General con competencias en materia de metrología, a través del aplicativo informático, la codificación de los precintos a utilizar. Los precintos deberán cumplir las características indicadas en la normativa vigente.

5.- El reparador que vaya a efectuar una reparación y observe indicios de manipulación fraudulenta deberá precintar el instrumento dejándolo fuera de servicio y, de manera inmediata, en un plazo no superior a tres días, concertar, con el personal del Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, día y hora de actuación, de tal manera que el desprecintado sea presenciado por personal inspector del citado Servicio Territorial, quien levantará acta de la inspección, a la que se acompañará el parte de trabajo del reparador, lo cual podrá servir para exigir las responsabilidades a que hubiere lugar.





Una vez realizado el desprecintado, se procederá a su reparación y comprobación de su correcto funcionamiento, procediéndose a la colocación de precintos, dejando el equipo en disposición de servicio, o fuera de servicio en el caso de que no se haya podido reparar, pendiente de la realización de la verificación después de reparación por parte de un organismo autorizado de verificación metrológica.

CAPÍTULO III

REGISTRO DE CONTROL METROLÓGICO Y PRECINTOS

Artículo 7.- Inscripción en el Registro de Control Metrológico.

1.- La gestión en el ámbito territorial de la Comunidad de Castilla y León del Registro de Control Metrológico regulado en el artículo 18 de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, corresponde a la Dirección General con competencias en materia de metrología.

2.- Serán inscritas de oficio en el Registro de Control Metrológico las personas físicas o jurídicas cuya sede social esté en la Comunidad de Castilla y León y que fabriquen, importen, comercialicen, o cedan en arrendamiento instrumentos de medida sujetos al control metrológico. Esta inscripción será realizada por la Dirección General competente en materia de metrología, cuando las personas físicas o jurídicas anteriormente citadas soliciten, a través de la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>, cualquier operación sustantiva de carácter metrológico de entre las reguladas en la normativa vigente.

3.- La Dirección General competente en materia de metrología inscribirá en el Registro de Control Metrológico a los organismos notificados, de control metrológico y autorizados de verificación metrológica que designe.





4.- Las personas físicas o jurídicas que reparen instrumentos de medida sujetos al control metrológico del Estado, cuya sede social esté en la Comunidad de Castilla y León, serán inscritas de oficio en el Registro de Control Metrológico por la Dirección General competente en materia de metrología, en base a la declaración responsable presentada.

5.- Toda inscripción en el Registro de Control Metrológico llevará asignada una identificación alfanumérica, según las especificaciones establecidas por la normativa vigente.

6.- La Dirección General competente en materia de metrología emitirá un certificado acreditativo de la inscripción, asignará el número de inscripción y remitirá al Centro Español de Metrología los datos de las inscripciones en el Registro de Control Metrológico.

Artículo 8.- Precintos.

Los reparadores y los organismos autorizados de verificación metrológica cuya sede social radique en la Comunidad de Castilla y León, solicitarán a la Dirección General competente en materia de metrología, a través del aplicativo informático, la codificación de los precintos a utilizar en sus actuaciones según lo indicado en la normativa vigente.

CAPÍTULO IV VIGILANCIA E INSPECCIÓN

Artículo 9.- Órganos competentes en materia de vigilancia e inspección.





1.- La vigilancia e inspección en materia del control metrológico establecida en la normativa vigente corresponde a la Dirección General y a los Servicios Territoriales con competencias en materia de metrología, que comprobarán la obligatoria utilización del sistema legal de unidades de medida, y que en la fabricación, comercialización, puesta en servicio y uso de los instrumentos de medida se cumplen los requisitos requeridos en la normativa.

2.- Para la realización de estas funciones, la Dirección General y los Servicios Territoriales competentes en materia de metrología podrán recabar la colaboración de los organismos autorizados de verificación metrológica.

3.- La inspección administrativa en este ámbito, se realizará por funcionarios de la Comunidad de Castilla y León adscritos a la Dirección General o a los Servicios Territoriales competentes en materia de metrología, debiendo identificarse adecuadamente.

4.- Dicha Dirección General planificará y ejercerá las funciones de vigilancia e inspección mediante el desarrollo de planes y campañas de inspección, con el fin de comprobar el grado de cumplimiento de la normativa, que serán llevados a cabo por ella misma y/o por el personal de los Servicios Territoriales competentes en materia de metrología.

Artículo 10.- Vigilancia de mercado, control de los instrumentos que entren en el mercado y procedimiento de salvaguardia.

1.- La Dirección General y los Servicios Territoriales con competencias en materia de metrología son los órganos competentes para llevar a cabo la vigilancia de mercado referida al control de los instrumentos que entren en el mercado y procedimiento de salvaguardia.

2.- Igualmente podrán exigir a los agentes económicos que presenten la documentación e información que consideren necesaria, y adoptar medidas





para alertar a los usuarios sobre los riesgos identificados respetando el imperativo de confidencialidad cuando sea necesario.

3.- Así mismo podrán planificar campañas de vigilancia de mercado con controles apropiados para vigilar el cumplimiento de la normativa vigente.

CAPÍTULO V RECLAMACIONES

Artículo 11.- Presentación de las reclamaciones en materia de control metrológico.

1.- Cuando un organismo notificado, de control metrológico o autorizado de verificación metrológica emita un protocolo, acta, informe, o certificación con resultado negativo respecto del cumplimiento de las exigencias reglamentarias de los instrumentos, equipos o sistemas de medida, el interesado podrá reclamar manifestando su disconformidad con el mismo ante el propio organismo y, en caso de desacuerdo, ante el Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente, a través de la sede electrónica de la Administración de la Comunidad de Castilla y León <https://tramitacastillayleon.jcyl.es>.

Las discrepancias, reclamaciones o quejas que puedan surgir entre los titulares, los reparadores y los organismos autorizados de verificación metrológica serán igualmente resueltas por el Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente.

El plazo máximo para resolver las reclamaciones señaladas en este artículo será de 3 meses contados desde que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la administración competente para su tramitación. Contra la resolución de la reclamación se podrá interponer recurso de alzada





ante la persona titular de la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León de la provincia correspondiente, en el plazo de un mes, a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar la notificación de la misma, de conformidad con los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2.- Según lo indicado en el artículo 10 de la Ley 32/2014, de 22 diciembre de Metrología las administraciones públicas competentes podrán comprobar en cualquier momento por sí mismas, de oficio o a instancia de parte interesada, el cumplimiento de los requisitos legal y reglamentariamente establecidos para los instrumentos, medios, materiales de referencia, sistemas de medida y programas informáticos sometidos a control metrológico del Estado, por lo que, en caso de queja, reclamación o denuncia sobre el funcionamiento de un contador de agua, gas o electricidad, el titular o usuario del instrumento podrá presentar solicitud de comprobación metrológica en el Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente indicando número de serie del contador, titular del instrumento de medida y motivo de la queja, abonando la correspondiente tasa.

Artículo 12.- Realización de las comprobaciones metrológicas.

1.- Las comprobaciones metrológicas de los contadores de agua, gas o electricidad serán realizadas por los Servicios Territoriales con competencias en materia de metrología de la provincia correspondiente en el caso de disponer de medios propios o por laboratorios externos acreditados en el caso de no disponer de medios propios.

2.- El montaje y desmontaje del contador motivo de la queja, así como el coste de la instalación de un contador de sustitución serán por cuenta del titular, no estando incluidos en la tasa.





3.- En el caso de que la Administración pública no disponga de medios propios para la realización de la comprobación, el titular, en vez de abonar la tasa, tendrá que pagar el coste de la comprobación del contador en el laboratorio acreditado donde se realice la misma.

4.- El día y la hora de la comprobación del contador se comunicarán al usuario y a la compañía. En caso de no realizarse la comprobación in situ, se procederá a levantar acta de la retirada del contador en la que se reflejarán los datos identificativos del mismo y la lectura que indica, firmándose por todos los asistentes.

Artículo 13.- Resultado de la comprobación metrológica.

1.- Se considerará que un contador funciona erróneamente cuando los resultados obtenidos en la comprobación superen los errores máximos admisibles indicados en la correspondiente normativa metrológica para la verificación periódica de cada tipo de contadores.

2.- En el caso de no existir normativa metrológica para la fase de instrumentos en servicio se tomará como error máximo el permitido en su evaluación de la conformidad.

3.- En el caso de no existir normativa metrológica aplicable se podrán tomar como referencia los errores indicados en las normas UNE correspondientes.

4.- En el caso de que los instrumentos estén sometidos a vida útil, se tomarán como referencia los errores de puesta en servicio. En el caso de que se prolongue el periodo de vida útil, los errores a tener en cuenta serán los establecidos en la normativa vigente para la ampliación de dicha vida útil.





5.- En el caso de constatarse un funcionamiento incorrecto del contador, se procederá a efectuar una refacturación complementaria conforme a la normativa vigente.

CAPÍTULO VI RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 14.- Régimen sancionador.

Las infracciones a lo dispuesto en el presente decreto se clasificarán y sancionarán de acuerdo con lo establecido en el capítulo VI de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.- Documento acreditativo de la condición de agente de la autoridad.

El personal funcionario que realice funciones de inspección administrativa en materia de metrología, dispondrá de un documento acreditativo de su condición de agente de la autoridad en todas las inspecciones que deba realizar en el cumplimiento de sus funciones.

Segunda - Reutilización de la información pública.

En aquellos supuestos en que resulte posible, la información pública y datos que se generen en aplicación de la presente norma deberán ser puestos a disposición en el Portal de Gobierno Abierto de la Junta de Castilla y León en formatos reutilizables. Dichos contenidos serán suministrados con el nivel de





agregación o disociación de datos que sea preciso para garantizar la protección de las personas a las que se refiera la información.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango contradigan o se opongan a lo dispuesto en el presente decreto y, en particular, las siguientes:

- La Orden EYE/25/2005, de 14 de enero, por la que se regulan en la Comunidad de Castilla y León, determinados aspectos para efectuar el control metrológico de los sistemas de medida de líquidos distintos del agua destinados al suministro de carburantes y combustibles líquidos en sus fases de verificación después de reparación o modificación y de verificación periódica y por la que se fijan las condiciones y requisitos que deben reunir las entidades autorizadas para su ejecución.
- La Orden de 4 de octubre de 1999, de la Consejería de Industria, Comercio y Turismo, para la ejecución de la Orden de Fomento de 27 de abril de 1999 sobre instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Modificación del Decreto 18/2012, de 3 de mayo, por el que se atribuye la potestad sancionadora en materias que son competencia de la Consejería de Economía y Empleo.

El Decreto 18/2012, de 3 de mayo, por el que se atribuye la potestad sancionadora en materias que son competencia de la Consejería de Economía y Empleo, se modifica en los siguientes términos:





Uno: El artículo 3 queda redactado como sigue:

Los órganos competentes para resolver los procedimientos sancionadores en materia de instalaciones radiactivas de segunda y tercera categorías, actividades e instalaciones de rayos X con fines de diagnóstico médico y actividades relacionadas con fuentes naturales de radiación, son los siguientes:

- a) En el caso de infracciones muy graves, la persona titular de la Consejería competente en materia de industria.
- b) En el caso de infracciones graves, la persona titular de la Dirección General competente en materia de industria.
- c) En el caso de infracciones leves, la persona titular del Servicio Territorial competente en materia de industria de la provincia correspondiente.

Dos: El artículo 5 queda redactado como sigue:

Los órganos competentes para resolver los procedimientos sancionadores en materia de metrología serán, los siguientes:

- a) En el caso de infracciones muy graves, la persona titular de la Consejería competente en materia de metrología.
- b) En el caso de infracciones graves, la persona titular de la Dirección General competente en materia de metrología.
- c) En el caso de infracciones leves, la persona titular del Servicio Territorial competente en materia de metrología de la provincia correspondiente.

Segunda.- Habilitación ejecutiva.

1.- Se faculta a la persona titular de la Consejería competente en materia de metrología para dictar cuántas disposiciones requiera la aplicación y cumplimiento de este decreto.





**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Empleo e Industria
Dirección General de Industria

2.- Igualmente se habilita a la persona titular de la dirección general competente en materia de metrología a dictar las resoluciones y/o instrucciones que se consideren necesarias para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este decreto.

Tercera- Entrada en vigor.

El presente decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

En Arroyo de la Encomienda (Valladolid), a la fecha de la firma electrónica

EL DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA

Alberto Burgos Olmedo



IP 4/22



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León.

Fecha de aprobación
16 de junio de 2022

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León.

Con fecha 22 de abril de 2022 ha tenido entrada en el Consejo Económico y Social de Castilla y León solicitud de Informe Previo sobre el *Proyecto de Decreto por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León*.

A la solicitud realizada por la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Castilla y León se acompaña el Proyecto de Decreto sobre el que se solicita Informe, así como la documentación utilizada para su elaboración.

No alegándose la concurrencia de circunstancias de urgencia por la Consejería proponente, se procede a la tramitación ordinaria prevista en el artículo 36 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social de Castilla y León, aprobado por Resolución de 20 de febrero de 2014 de la Mesa de las Cortes de Castilla y León.

La elaboración del Informe Previo fue encomendada a la Comisión de Trabajo de Economía, que lo analizó en su sesión de 11 de mayo de 2022, dando traslado a la Comisión Permanente que, en sus reuniones de los días 16 y 23 de mayo, y 1 de junio de 2022 lo informó favorablemente, por mayoría, y lo elevó al Pleno que, en sesión celebrada el día 16 de junio de 2022, lo aprobó por mayoría, con la expresión de un voto particular presentado por el Grupo II (CEOE Cyl).

I.- Antecedentes

a) de la Unión Europea:

- Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima.
- Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.

Se establece como Objetivo global vinculante de la Unión para 2030 el de que la cuota de energía procedente de fuentes renovables sea de al menos el 32 % del consumo final bruto de energía de la UE en 2030.

También se establece el objetivo de desarrollar la infraestructura de la red de transmisión y distribución, redes inteligentes, estructuras de almacenamiento e interconexiones, con el

fin de alcanzar un objetivo de interconexión eléctrica del 15 % a más tardar en 2030 para aumentar el nivel de viabilidad técnica y asequibilidad económica de energía renovable en el sistema eléctrico.

- Directiva (UE) 2018/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética.
- Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE.
- Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de junio de 2019 relativo al mercado interior de la electricidad.

b) Estatales:

- Constitución Española de 27 de diciembre de 1978.
Particularmente destacamos el artículo 149.1. 18ª y 22ª por el que el Estado tiene competencia exclusiva en materias, respectivamente de *“Las bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas y del régimen estatutario de los funcionarios que, en todo caso, garantizarán a los administrados un tratamiento común ante ellas; el procedimiento administrativo común, sin perjuicio de las especialidades derivadas de la organización propia de las Comunidades Autónomas; legislación sobre expropiación forzosa; legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas y el sistema de responsabilidad de todas las Administraciones públicas”* y de *“La legislación, ordenación y concesión de recursos y aprovechamientos hidráulicos cuando las aguas discurran por más de una Comunidad Autónoma, y la autorización de las instalaciones eléctricas cuando su aprovechamiento afecte a otra Comunidad o el transporte de energía salga de su ámbito territorial”*.
- Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre Expropiación Forzosa.
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (última modificación por Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania).
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector eléctrico (última modificación por Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco

del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania).

Su artículo 53 establece que la puesta en funcionamiento, transmisión y cierre de instalaciones de producción, transporte, distribución, líneas directas y estaciones de recarga de vehículos eléctricos requiere autorizaciones administrativas. Sin embargo, su disposición final segunda excluye de su carácter básico las referencias a los procedimientos administrativos, que serán regulados por la Administración Pública competente, ajustándose en todo caso a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

De entre sus muchas disposiciones de interés relativas a esta materia cabe señalar la Disposición final undécima (“Reforma del sector eléctrico”) por la que se prevé que en el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de la Ley (lo que acaeció el 22 de mayo de 2021) el Gobierno y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en ejercicio de sus respectivas competencias, presenten una propuesta de reforma del marco normativo en materia de energía.

- Real Decreto-ley 10/2022, de 13 de mayo, por el que se establece con carácter temporal un mecanismo de ajuste de costes de producción para la reducción del precio de la electricidad en el mercado mayorista.
- Decreto de 26 de abril de 1957 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Expropiación Forzosa.
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica (última modificación por Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania).

Establece procedimientos administrativos en su Título VII (“Procedimientos de autorización de las instalaciones de producción, transporte y distribución”, artículos 111 a 164) que no tienen carácter básico para aquellos en los que sean competentes las Comunidades Autónomas. No obstante, los preceptos relativos a expropiación forzosa y servidumbres de



su Capítulo V son de aplicación general al tratarse de materia de competencia estatal exclusiva, conforme establece la disposición final primera del mismo Real decreto 1955/2000.

- Real Decreto 1028/2007, de 20 de julio, por el que se establece el procedimiento administrativo para la tramitación de las solicitudes de autorización de instalaciones de generación eléctrica en el mar territorial.
- Real Decreto 1699/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la conexión a red de instalaciones de producción de energía eléctrica de pequeña potencia (última modificación por Real Decreto 1183/2020, de 29 de diciembre, de acceso y conexión a las redes de transporte y distribución de energía eléctrica).
- Real Decreto 900/2015, de 9 de octubre, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas de las modalidades de suministro de energía eléctrica con autoconsumo y de producción con autoconsumo (última modificación por Real Decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica).
- Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado en Consejo de Ministros de 27 de abril de 2021, particularmente su Componente 8 sobre “Infraestructuras eléctricas, promoción de redes inteligentes y despliegue de la flexibilidad y el almacenamiento: <https://bit.ly/3viQ1M2>
- Orden TED/1484/2021, de 28 de diciembre, por la que se establecen los precios de los cargos del sistema eléctrico de aplicación a partir del 1 de enero de 2022 y se establecen diversos costes regulados del sistema eléctrico para el ejercicio 2022.
- Orden TED/132/2022, de 21 de febrero, por la que se adopta el Primer Programa de Trabajo del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030.

c) de Castilla y León:

- Estatuto de Autonomía de Castilla y León, aprobado por Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, especialmente en su artículo 70.1. 24º que confiere a la Comunidad las competencias exclusivas en materia de instalaciones de producción, distribución y transporte de energía eléctrica cuando se circunscriban al territorio de la Comunidad Autónoma.
- Decreto 189/1997, de 26 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la autorización de las instalaciones de producción de electricidad a partir de la energía eólica. Se prevé su derogación tras la entrada en vigor como Decreto del Proyecto que se informa.

- Decreto 127/2003, de 30 de octubre, por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones de energía eléctrica en Castilla y León.
Se prevé su derogación tras la entrada en vigor como Decreto del Proyecto que se informa.
- Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León (última modificación por Ley 2/2017, de 4 de julio, de Medidas Tributarias y Administrativas).
- Decreto Legislativo 1/2013, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad de Castilla y León en materia de tributos propios y cedidos.
Particularmente su Título II (“Impuestos propios de la Comunidad de Castilla y León”), Capítulo I (“Impuesto sobre la afección medioambiental causada por determinados aprovechamientos del agua embalsada, por los parques eólicos, por las centrales nucleares y por las instalaciones de transporte de energía eléctrica de alta tensión”), artículos 50 a 71.
- Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León (última modificación por Decreto-Ley 4/2020, de 18 de junio, de impulso y simplificación de la actividad administrativa para el fomento de la reactivación productiva en Castilla y León).

d) de otras Comunidades Autónomas:

Podemos mencionar las siguientes normas de contenido análogo al Proyecto de Decreto que se nos somete a Informe Previo:

- *Aragón:*
 - ✓ Decreto 34/2005, de 8 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establecen las normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas aéreas con objeto de proteger la avifauna.
 - ✓ Decreto 124/2010, de 22 de junio, del Gobierno de Aragón, por el que se regulan los procedimientos de priorización y autorización de instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de la energía eólica en la Comunidad Autónoma de Aragón.
- *Asturias:* Decreto 43/2008, de 15 de mayo, sobre procedimientos para la autorización de parques eólicos por el Principado de Asturias (última modificación por Decreto 12/2021, de 26 de febrero, de tercera modificación del Decreto 43/2008, de 15 de mayo, sobre procedimientos para la autorización de parques eólicos por el Principado de Asturias).
- *Canarias:*

- ✓ Decreto 141/2009, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan los procedimientos administrativos relativos a la ejecución y puesta en servicio de las instalaciones eléctricas en Canarias (última modificación por Decreto-ley 15/2020, de 10 de septiembre, de medidas urgentes de impulso de los sectores primario, energético, turístico y territorial de Canarias).
- ✓ Decreto 6/2015, de 30 de enero, por el que se aprueba el Reglamento que regula la instalación y explotación de los Parques Eólicos en Canarias (última modificación por Decreto 158/2016, de 26 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento que regula la instalación y explotación de los Parques Eólicos en Canarias, aprobado por Decreto 6/2015, de 30 de enero).
- *Cantabria*: Decreto 6/2003, de 16 de enero, por el que se regulan las instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica.
- *Castilla la Mancha*:
 - ✓ Decreto 299/2003, de 4 de noviembre de 2003, por el que se regula el procedimiento de reconocimiento de la Condición de Instalación de Producción de Energía Eléctrica en Régimen Especial y la creación del Registro Autonómico de las instalaciones acogidas a dicho Régimen.
 - ✓ Decreto 80/2007, de 19 de junio de 2007, por el que se regulan los procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica a tramitar por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y su régimen de revisión e inspección (última modificación por Decreto 34/2017, de 2 de mayo, por el que se modifica el Decreto 80/2007, de 19 de junio, por el que se regulan los procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica a tramitar por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y su régimen de revisión e inspección).
- *Cataluña*:
 - ✓ Decreto 308/1996, de 2 de septiembre, por el que se establece el procedimiento administrativo para la autorización de instalaciones de producción de energía eléctrica en régimen especial.
 - ✓ Decreto 329/2001, de 4 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del suministro eléctrico.
- *Galicia*: Decreto 302/2001, de 25 de octubre, por el que se regula el aprovechamiento de la energía eólica en la Comunidad Autónoma de Galicia (última modificación por Ley 4/2014,

de 8 de mayo, por la que se modifica la Ley 8/2009, de 22 de diciembre, por la que se regula el aprovechamiento eólico en Galicia y se crean el canon eólico y el Fondo de Compensación Ambiental).

- *Comunidad de Madrid*: Decreto 70/2010, de 7 de octubre, del Consejo de Gobierno, para la simplificación de los procedimientos de autorización, verificación e inspección, responsabilidades y régimen sancionador en materia de instalaciones de energía eléctrica de alta tensión en la Comunidad de Madrid.
- *País Vasco*: Decreto 48/2020, de 31 de marzo, por el que se regulan los procedimientos de autorización administrativa de las instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica.
- *Comunidad Valenciana*: Decreto 88/2005, de 29 de abril, del Consell de la Generalitat, por el que se establecen los procedimientos de autorización de instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica que son competencia de la Generalitat (última modificación por Decreto-Ley 14/2020, de 7 de agosto, de medidas para acelerar la implantación de instalaciones para el aprovechamiento de las energías renovables por la emergencia climática y la necesidad de la urgente reactivación económica).

e) Otros:

- Informe Previo del CES de Castilla y León 2/1997 sobre el Proyecto de Decreto por el que se Regula el Procedimiento para la Autorización de las Instalaciones de Producción de Electricidad a partir de la Energía Eólica (posterior Decreto 189/1997, de 26 de septiembre): <https://bit.ly/3xU5wvN>.
- El CES de Castilla y León ha emitido varios Informes Previos sobre normativa relativa al impuesto propio sobre la afección medioambiental hoy en día refundida en los artículos correspondientes a este impuesto (50 a 71) del Decreto Legislativo 1/2013, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales de la Comunidad de Castilla y León en materia de tributos propios y cedidos, particularmente:
 - ✓ Informe Previo 1/12 sobre el Anteproyecto de Ley de Medidas Tributarias, Administrativas y Financieras de Castilla y León: <https://bit.ly/38q4DjO>.
 - ✓ Informe Previo 8/2018 sobre el Anteproyecto de Ley por la que se modifica el impuesto sobre la afección medioambiental causada por determinados aprovechamientos del agua embalsada por los parques eólicos, y por las instalaciones de transporte de energía eléctrica de alta tensión, regulado en el

Texto Refundido de la Comunidad de Castilla y León en materia de tributos propios y cedidos: <https://bit.ly/3khANK9>.

- Estrategia de Almacenamiento Energético (febrero de 2021): <https://bit.ly/3KfuZCd>.
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, versión final (BOE de 31 de marzo de 2021): <https://bit.ly/3ki8EcQ>.
- Resolución del Procurador del Común de Castilla y León sobre “Modificación del uso de parcelas de uso agrícola para instalar huertos solares” (Expediente: 39/2021. Actuación de oficio): <https://bit.ly/3wg4MA1>.

f) Principal vinculación del Proyecto de Decreto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015):

A juicio del CES, de entre todos los ODS 2030, la aplicación y desarrollo del Proyecto de Decreto sometido a Informe puede contribuir especialmente al cumplimiento de los objetivos: “*Objetivo 7: Energía asequible y no contaminante*”; “*Objetivo 9: Industria, innovación e infraestructuras*”; “*Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles*”; y “*Objetivo 12: Producción y consumo responsable*”. Y más específicamente a las Metas:

- 7.1. Garantizar el Acceso Universal a la Energía.
- 7.2. Aumentar considerablemente la proporción de Energía Renovable.
- 7.3. Duplicar la tasa de Eficiencia Energética.
- 9.2. Industrias Inclusivas y Sostenibles.
- 9.4. Modernizar Infraestructuras, reconvertir las industrias para que sean sostenibles y promoviendo la adopción de Tecnología Limpia.
- 9.A. Apoyo a Infraestructuras Sostenibles y Resilientes.
- 11.4. Proteger y salvaguardar el Patrimonio Cultural y Natural.
- 11.6. Desechos y Contaminación en Ciudades. Reducir el impacto ambiental.
- 12.2. Lograr la gestión sostenible y el Uso Eficiente de Recursos Naturales.
- 12.7. Promover Adquisiciones Públicas Sostenibles.



II.- Estructura del Proyecto de Decreto

El Proyecto de Decreto sometido a informe consta de consta de 24 artículos distribuidos en tres capítulos, tres disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, y dos disposiciones finales.

- Preámbulo.
- Capítulo I. Disposiciones generales (arts. 1 a 6).
- Capítulo II. Procedimientos de autorizaciones administrativas. Consta de:
 - Sección 1ª. Autorización administrativa previa (arts. 7 a 10).
 - Sección 2ª. Autorización administrativa de construcción (arts. 11 a 13).
 - Sección 3ª. Autorización de explotación (arts. 14 a 16).
 - Sección 4ª. Autorización de transmisión (arts. 17 a 19).
 - Sección 5ª. Autorización de cierre (arts. 20 a 22).
- Capítulo III. Expropiación y servidumbres (arts. 23 a 24).
- Disposición Adicional Primera. Ubicación de instalaciones de producción en servicio.
- Disposición Adicional Segunda. Instalaciones de producción diferenciadas.
- Disposición Adicional Tercera. Repotenciaciones de parques eólicos en servicio.
- Disposición Transitoria. Expedientes en tramitación.
- Disposición Derogatoria. Derogación normativa.
- Disposición Final Primera. Habilitación normativa.
- Disposición Final Segunda. Entrada en vigor.

III.- Observaciones Generales

Primera.- El presente Proyecto de Decreto, y tal y como establece su mismo artículo 1, tiene por objeto desarrollar los procedimientos para el otorgamiento de autorizaciones administrativas para la construcción, modificación, explotación, transmisión y cierre de las instalaciones eléctricas reguladas en el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico *“que sean competencia de la Administración de la Comunidad de Castilla y León”*, en desarrollo de lo expresado en la Disposición Final Segunda de la propia Ley 24/2013 que excluye del carácter básico de esta Ley conforme a lo establecido en el artículo 149.1.13.^a (*“Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica”*) y 25.^a (*“Bases de régimen minero y energético”*) de la Constitución *las referencias a los procedimientos administrativos que deban ser regulados por la Administración Pública competente* (precisamente los mencionados en el artículo 53), ajustándose en todo caso a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Igualmente, el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica establece procedimientos administrativos en su Título VII (*“Procedimientos de autorización de las instalaciones de producción, transporte y distribución”*, artículos 111 a 164) que no tienen carácter básico para aquellos en los que sean competentes las Comunidades Autónomas y que son igualmente tenidos en cuenta a los efectos de la regulación del texto que informamos.

Segunda.- La razón de acometer ahora la presente regulación, siguiendo lo establecido en la propia Exposición de Motivos, estribaría en la necesidad de revisar nuestras normas autonómicas en esta materia para adecuarlas al actual marco normativo (teniendo en cuenta que los dos Decretos que vienen regulando esta materia en nuestra Comunidad son previos a la actual Ley 24/2013 e incluso uno de ellos al Real Decreto 1955/2000, aunque han sufrido alguna modificación posterior) teniendo en cuenta la experiencia acumulada en los procedimientos de autorizaciones administrativas que han venido siendo tramitados en nuestra Comunidad y dado el elevado número de solicitudes de autorización administrativa de instalaciones eléctricas presentadas en nuestra Comunidad debido al *“rápido desarrollo tecnológico, la disponibilidad de un alto potencial eólico y el fomento de la generación de energía eléctrica a partir de fuentes renovables”* que ha hecho de nuestra Comunidad un referente en cuanto a la implantación de tecnologías de producción renovables que ha llevado por ejemplo, y siguiendo la Exposición de Motivos, a que Castilla y León

sea la Comunidad Autónoma con mayor potencia eólica instalada, aproximadamente el 25 % del total nacional.

La entrada en vigor como Decreto del Proyecto que ahora informamos supondrá, por tanto, la derogación de los aún vigentes Decreto 189/1997, de 26 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la autorización de las instalaciones de producción de electricidad a partir de la energía eólica y Decreto 127/2003, de 30 de octubre, por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones de energía eléctrica en Castilla y León, en tanto el nuevo Decreto pretende recoger en un único texto la regulación hasta ahora recogida en los dos mencionados.

Tercera.- Y en este sentido precisamente el CES estima que la delimitación del objeto y ámbito de aplicación resulta muy genérica en cuanto que el Proyecto dispone en su artículo 1 que el mismo se aplica a los procedimientos del artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico *“que sean competencia de la Administración de la Comunidad de Castilla y León”* pero para poder determinar cuáles son, es necesario, a nuestro parecer, efectuar una labor interpretativa que implica acudir al articulado del Proyecto en integración con el citado artículo 53 de la Ley 24/2013, con el artículo 111 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre e, incluso acudir a posibles ámbitos de exclusión de otra normativa estatal a la que reenviaría el propio artículo 53 en su apartado 3.

Cuarta.- Y es que el todavía vigente Decreto 127/2003, de 30 de octubre, por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones de energía eléctrica en Castilla y León contenía una redacción más aclaratoria en su artículo 1 al referirse a *“...los procedimientos para el otorgamiento de autorizaciones administrativas para la construcción, modificación, explotación, transmisión y cierre de instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica, cuando dichas instalaciones se circunscriban al territorio de Castilla y León y su aprovechamiento no afecte a otra Comunidad Autónoma, debiendo entenderse que una instalación de transporte afecta a más de una Comunidad Autónoma si dicha instalación forma parte de la red de transporte mallada peninsular y que una instalación de producción afecta a más de una Comunidad Autónoma...”*

Quinta. - Igualmente, dentro de la diferente normativa autonómica vigente encontramos regulaciones más detalladas y concretas del objeto y ámbito de aplicación que, en última instancia,

vienen a circunscribir la competencia de la respectiva Comunidad Autónoma a los procedimientos para el otorgamiento de autorizaciones administrativas para la construcción, modificación, explotación, transmisión y cierre de las instalaciones eléctricas reguladas en el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico cuando concurren las circunstancias siguientes:

- Que las correspondientes instalaciones estén radicadas en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.
- Que el transporte o distribución no salga del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.
- Que su aprovechamiento no afecte a otras Comunidades Autónomas.

Así se observa por ejemplo en los artículos 1 y 2 tanto del Decreto 48/2020, de 31 de marzo, por el que se regulan los procedimientos de autorización administrativa de las instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica (País Vasco) como del Decreto 80/2007, de 19-06-2007, por el que se regulan los procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica a tramitar por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y su régimen de revisión e inspección (en redacción por Decreto 34/2017, de 2 de mayo).

Además, el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico recoge entre los supuestos necesitados de autorizaciones administrativas el de *"infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos"* que, en principio, estimamos estarían también incluidos junto a todos los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas del Proyecto de Decreto que serían competencia de nuestra Comunidad pero, al no hacerse referencia expresa alguna, a nuestro parecer podría generar dudas sobre su inclusión.

Sexta.- Por otra parte, y tal y como igualmente se establece también en normativa reglamentaria autonómica, consideramos que, junto a los aspectos anteriormente comentados relativos al ámbito positivo de aplicación, sería conveniente incluir un ámbito de exclusión del Proyecto de Decreto que, tal y como se viene a señalar en la propia Memoria que acompaña al texto informado, y en desarrollo de lo previsto en el artículo 53.3 de la Ley 24/2013 comprendería las instalaciones de producción de energía eléctrica con potencia nominal no superior a 100 kW, conectadas a tensión no superior a 1 kV, ya sea a la red de distribución o a la red interior de un consumidor eximidas del régimen de autorización administrativa previa y de autorización administrativa de construcción (Disposición adicional primera del Real Decreto 1699/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la conexión a red de instalaciones de producción de energía eléctrica

de pequeña potencia y Disposición adicional quinta del Real Decreto 900/2015, de 9 de octubre, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas de las modalidades de suministro de energía eléctrica con autoconsumo y de producción con autoconsumo) o, al menos a nuestro entender, expresar esta exclusión en la Exposición de Motivos del texto informado.

Séptima. - Ahora bien, conviene resaltar que la ordenación del Proyecto de Decreto no agotaría toda la realidad relativa a instalaciones eléctricas en nuestra Comunidad, puesto que en estrecha conexión con la regulación procedimental de las autorizaciones administrativas incluidas en el ámbito de aplicación del Proyecto que informamos encontramos otros aspectos entre los que, estarían, entre otros:

- El propio procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las instalaciones eléctricas comprendidas dentro del ámbito de aplicación del Proyecto, respecto del que se prevé que se integre dentro del procedimiento de autorización administrativa previa (tal y como consta en el artículo 5 del Proyecto de Decreto).
- Los permisos de acceso y conexión a la red de transporte o distribución a la que se conecten las instalaciones eléctricas para las que se pretenda solicitar la autorización administrativa previa (artículo 4.4 y artículo 5).
- El informe previo de la Administración General del Estado en los términos establecidos en la legislación sectorial básica cuando se trate específicamente de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas de transporte (artículo 5).
- Los posibles supuestos de duplicidad de solicitudes en la misma ubicación cuando se trate específicamente de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas de producción, en cuyo caso se requiere coordinación con la Administración General del Estado "conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico de aplicación"(artículo 5).
- Procedimiento de expropiación forzosa (Capítulo III del Proyecto), que es una regulación exclusiva del ámbito estatal.

Octava.- Si bien somos conscientes de que, obviamente, aspectos procedimentales como los expresados en la Observación anterior no pueden regularse en el Proyecto que informamos, máxime cuando en parte exceden del ámbito competencial de nuestra Comunidad y como así viene a señalar el texto que informamos en su Exposición de Motivos ("*...este decreto evita reproducir innecesariamente requisitos especificados en la reglamentación básica vigente con el objetivo de*

prevenir su desactualización textual en el futuro, teniendo en cuenta su continua evolución”), también es cierto que el futuro Decreto obliga a nuestro parecer a realizar una excesiva labor de interpretación o integración de normas.

Por ello, y aun cuando los potenciales destinatarios del texto que informamos sean entidades y personas especializadas en esta materia, consideramos que nada impediría contener una mayor explicación de carácter orientativo en la línea expresada en la Exposición de Motivos.

Novena. - En cualquier caso, debe incidirse en la extrema complejidad y variabilidad de esta materia. En primer lugar, en lo relativo al sector energético en general, de lo que son buena muestra las regulaciones que se están multiplicando en los últimos tiempos: Real Decreto-ley 17/2021, de 14 de septiembre, de medidas urgentes para mitigar el impacto de la escalada de precios del gas natural en los mercados minoristas de gas y electricidad; Real Decreto-ley 23/2021, de 26 de octubre, de medidas urgentes en materia de energía para la protección de los consumidores y la introducción de transparencia en los mercados mayorista y minorista de electricidad y gas natural; Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, introduciendo esta última norma, al menos expresamente, nuevas modalidades de generación de energía eléctrica de origen renovable como la Instalación de plantas fotovoltaicas flotantes en el dominio público hidráulico.

Recordemos además que la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética preveía incluso la elaboración de un nuevo marco normativo en materia de energía en un plazo de doce meses.

Por otra parte, incluso en el más reducido ámbito del presente Proyecto de Decreto se han producido novedades en cuanto el mencionado Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo ha introducido “Medidas de agilización de los procedimientos relativos a proyectos de energías renovables” (Capítulo III del Título I “Medidas en el ámbito energético”) respecto de las que la Exposición de Motivos dispone que *“El capítulo III recoge medidas para la agilización de los proyectos de energías renovables con la finalidad de acelerar la descarbonización y reducir la dependencia energética. Se establece un procedimiento de determinación de afección ambiental para proyectos de energías renovables con vigencia temporal, de aplicación en el ámbito de competencia estatal, que también podrá ser aplicado por las Comunidades Autónomas en su ámbito de competencias”* y, en la medida de que la solicitud de autorización administrativa es la

correspondiente al artículo 53 de la Ley 24/2013 puede tener incidencia en relación al Proyecto de Decreto que informamos.

IV.- Observaciones Particulares

Primera. - El **Capítulo I** contiene las Disposiciones Generales a todos los procedimientos regulados en el Proyecto (artículos 1 a 6). En relación al objeto y ámbito de aplicación del artículo 1 nos remitimos a lo que al respecto hemos mencionado en nuestras Observaciones Generales.

En cuanto a la solicitud de autorización administrativa del artículo 3 nos parece adecuado que la persona solicitante deba, además de cumplir con el artículo 121 (sobre “capacidad del solicitante”) del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, *“acreditar la disponibilidad de al menos un 20% de fondos propios necesaria para la viabilidad de todos sus proyectos pendientes de ejecución en la provincia”* para evitar así posibles solicitudes especulativas o sin una finalidad real de construir la instalación o de proceder a su explotación. Ahora bien, a continuación, se añade que *“pudiendo eximirse de esta acreditación a aquellos que vinieran ejerciendo la actividad con anterioridad”*; lo que requeriría a nuestro parecer de una mayor concreción y también para evitar que ante situaciones similares, que deban ser resueltas por órganos diferentes, se pudieran producir resoluciones administrativas contradictorias.

En cuanto a las autorizaciones administrativas del artículo 4 la regulación se corresponde con la establecida con carácter general en el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico distinguiéndose:

- Autorización administrativa previa, que otorgará el derecho a realizar la instalación definida por sus características básicas.
- Autorización administrativa de construcción, que permitirá construir la concreta instalación proyectada.
- Autorización de explotación, que permitirá poner en tensión las instalaciones construidas y proceder a su explotación.

Además, se concretan las modificaciones de instalaciones eléctricas que tienen la condición de no sustanciales que estarán así eximidas de tener que obtener de nuevo una autorización administrativa previa y requiriendo de autorización administrativa de construcción o de explotación según se establece. El Capítulo II del Proyecto de Decreto desarrolla los aspectos de estos procedimientos.

El artículo 5 se refiere a la posible coordinación de procedimientos remitiéndonos, en primer lugar, a lo mencionado en nuestras *Observaciones Generales*.

En este sentido consideramos razonable y con objeto de favorecer la simplificación administrativa que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las instalaciones eléctricas se integre dentro del procedimiento de autorización administrativa previa, teniendo en cuenta además que el artículo 53.1 a) de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico habilita esta posibilidad. Lo mismo cabe decir de la posibilidad de tramitación conjunta de los procedimientos de autorización administrativa previa y autorización administrativa de construcción y conteniéndose tal habilitación en el artículo 53.1 b).

También consideramos adecuada la previsión de tramitación conjunta de procedimiento de declaración de utilidad pública de instalaciones eléctricas y de autorización administrativa de construcción ya que, en caso de que se tramitara la autorización administrativa de construcción con carácter previo, si en una posterior resolución de declaración de utilidad pública hubiera que establecer alguna limitación para la constitución de servidumbres de paso sobre las fincas afectadas en aplicación de lo dispuesto en el artículo 161 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, habría que modificar la autorización administrativa de construcción previamente concedida o incluso revocarla.

Finalmente se establece (artículo 6) que la falta de resolución expresa de las solicitudes de autorizaciones administrativas en los plazos establecidos tendrá efectos desestimatorios de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sectorial básica, con las salvedades establecidas en ella. El Proyecto no está estableciendo un sentido desestimatorio del silencio administrativo (algo que no podría realizar una norma con rango reglamentario) pero sí señalando que el silencio tiene tal sentido desestimatorio en base a legislación sectorial básica (que hay que entender que en todo caso sería de rango de ley, artículo 24 Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas) y, aunque obviamente, sería una técnica normativa defectuosa que el Proyecto reprodujera preceptos legales sí que entendemos que debería de alguna manera establecerse una mayor justificación por ejemplo en la Exposición de Motivos.

Segunda- En el **Capítulo II** se regulan los procedimientos de las diferentes autorizaciones administrativas necesarias para las instalaciones eléctricas en Castilla y León, esto es, la autorización administrativa previa (artículos 7 a 10), la autorización de construcción (artículos 11 a 13), la

autorización de explotación (artículos 14 a 16), la autorización de transmisión (artículos 17 a 19) y la autorización de cierre (artículos 20 a 22).

La **sección 1ª, Autorización previa**, contiene cuatro artículos dedicados a la solicitud, la información pública, las consultas y la resolución de la autorización.

El trámite de información pública no se exigirá a las instalaciones eléctricas en los cuatro supuestos siguientes: que no precisen un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental; que dispongan de acuerdos previos con todos los afectados; que presenten informes favorables de todas las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas y, por último, en el caso de instalaciones de producción, cuando estén asociadas a autoconsumo. En relación a los tres primeros supuestos descritos, estima el CES que podemos estar encontrándonos ante modificaciones no sustanciales de instalaciones eléctricas en los que se puede obtener una autorización administrativa de construcción sin la exigencia de una nueva autorización administrativa previa (artículo 4.4. del texto informado) por lo que consideramos conveniente una mejor redacción o aclaración del Proyecto en este aspecto, máxime cuando estos supuestos se encuentran ubicados dentro de la Sección relativa a la "Autorización previa".

En el trámite de consultas se diferencian las instalaciones de producción asociadas a autoconsumo de las no asociadas a autoconsumo, y para estas últimas, se exige la consulta también al órgano sustantivo competente de la Administración General del Estado, lo que parece adecuado a este Consejo ya que facilita la tramitación para el uso privado de estas instalaciones favoreciendo el autoconsumo, frente al uso comercial.

También en la resolución de la autorización administrativa previa, las exigencias son menores para las instalaciones asociadas a autoconsumo que no precisen de evaluación ambiental, dispongan de acuerdos previos con todos sus afectados y presenten informes favorables de todas las administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas por la solicitud.

La **sección 2ª, Autorización de construcción**, contiene tres artículos dedicados a la solicitud, las consultas y la resolución de la autorización.

En este caso no existe trámite de información pública, siendo de aplicación el trámite de audiencia a los particulares afectados con los que la persona solicitante no disponga de acuerdo previo, para que puedan formular sus alegaciones en el plazo de quince días. Este aspecto resulta importante y el CES considera que se debe garantizar la correcta notificación a todos esos particulares.

La **sección 3ª, Autorización de explotación**, contiene tres artículos dedicados a la solicitud, la resolución de la autorización y la garantía de desmantelamiento de las instalaciones de producción.

La autorización de explotación obliga a la persona solicitante a desmantelar la instalación eléctrica y restaurar los terrenos que ocupa cuando finalice su actividad, exigencia totalmente necesaria, en opinión del Consejo dado el fuerte impacto que estas instalaciones tienen sobre el terreno en que se implantan.

También nos parece adecuado que se exija la constitución de una garantía que cubra el coste del mantenimiento durante la vida útil de la instalación y el coste del desmantelamiento cuando finalice su actividad para aquellas instalaciones de producción mayores de 1 MW que no estén asociadas a autoconsumo.

La **sección 4ª, Autorización de transmisión**, contiene tres artículos, dedicados a la solicitud, la resolución de la autorización y los cambios societarios.

A este respecto, el Consejo considera adecuados los requisitos establecidos para los supuestos en que se produzcan cambios societarios que afecten a la persona jurídica titular de las autorizaciones administrativas de instalaciones de producción, en los supuestos de cambios en la composición de su capital (cuando modifiquen el control de la sociedad), y en los supuestos de modificaciones estructurales (transformación o fusión) y modificaciones estatutarias (denominación o domicilio social).

La **sección 5ª, Autorización de cierre**, contiene tres artículos, dedicados a la solicitud, las consultas y la resolución de la autorización.

En este caso y, al igual que ocurre con la autorización de construcción, no existe trámite de información pública, siendo de aplicación el trámite de audiencia a los particulares afectados con los que la persona solicitante no disponga de acuerdo previo, para que puedan formular sus alegaciones en el plazo de quince días. La valoración del Consejo al respecto es la misma y reiteramos la importancia de la correcta notificación a todos esos particulares.

Observa el CES que en esta redacción del artículo 22 no se contempla la realización de las comprobaciones que se estimen oportunas por parte de la administración en orden a verificar que se cumplen todas las condiciones necesarias relativas al desmantelamiento de las instalaciones eléctricas, considerando necesario que se haga mención expresa al respecto tal y como sí sucede en el artículo 23.1 del todavía vigente Decreto 127/2003.

Tercera.- En relación al **Capítulo III** (“Expropiaciones y servidumbres”, artículos 23 y 24) debe mencionarse que la regulación es o bien descriptiva en relación a legislación exclusiva estatal (Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre Expropiación Forzosa) o bien establece alguna concreción o especialidad respecto de legislación estatal básica (Título IX de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, y en el capítulo V del Título VII del Real Decreto 1955/2000), en términos similares a otras normas reglamentarias autonómicas.

Estimamos sin embargo que sería deseable establecer una mayor concreción de la *acreditación de que la persona solicitante ha intentado el acuerdo con todos los titulares de los bienes o derechos cuya ocupación justifique como estrictamente indispensable en su solicitud de declaración de utilidad pública* del artículo 24.1 y, en su caso, no establecer que el órgano instructor *podrá efectuar* las comprobaciones y requerimientos que estime oportunos al efecto sino que *deberá efectuar* en tanto que consideramos que debe garantizarse suficientemente la mayor garantía a todos los propietarios y titulares y el mayor acuerdo posible en la fase más inicial posible.

Cuarta.- En cuanto a la **parte final del Proyecto de Decreto** consideramos que el plazo de tres meses desde la entrada en vigor como Decreto del Proyecto que se informa para que las personas titulares de parques eólicos o fotovoltaicos deban presentar ante el órgano competente los correspondientes planos y ubicación georeferenciada de sus equipos generadores, infraestructuras de evacuación y caminos de acceso en formato digital abierto (Disposición Adicional Primera), puede no resultar suficiente en todos los casos por lo que el Consejo considera conveniente establecer un plazo más amplio al respecto.

Por otra parte consideramos que la Disposición Adicional Segunda podría presentar una contradicción, al menos en el lenguaje ordinario, entre su denominación (“*Instalaciones de producción diferenciadas*”) y su contenido, en cuanto éste se refiere a la obligatoriedad de tramitar de forma conjunta solicitudes de autorización administrativa previa, por considerar que existe continuidad de instalaciones, de “*instalaciones de producción dentro del ámbito de aplicación de este decreto*” cuando se cumplan una serie de requisitos, estimando que para evitar equívocos sería mejor utilizar otro término para describir el contenido de la disposición y máxime cuando el término “*instalaciones de producción diferenciadas*” no es usado ni en la Ley 24/2013 ni en el Real Decreto 1955/2000.

Por su parte, la Disposición Adicional Tercera (“*Repotenciaci3nes de parques e3licos en servicio*”) parece contener una especie de r3gimen de modificaciones no sustanciales espec3fico de

parque eólicos únicamente a los efectos de la posible obtención de autorización administrativa de construcción *“Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del artículo 4”*, de tal manera que hay que entender que cabe que existan modificaciones no sustanciales en parques eólicos que no entren dentro de este régimen de repotenciaciones de parques eólicos y que exista la posible obtención de autorización administrativa de construcción o, incluso, de autorización de explotación.

Pero, según el parecer del CES, sería recomendable que la regulación de esta Disposición se trasladara al artículo 4 del Proyecto de Decreto, en tanto está estrechamente vinculada al mismo y para facilitar la interpretación. En todo caso, consideramos conveniente que se haga una reconsideración del contenido de esta Disposición Adicional Tercera, con objeto de que no se produzcan obstáculos en la consecución de los fines que se pretenden.

V.- Conclusiones y Recomendaciones.

Primera. - La redacción del Proyecto de Decreto que ahora se informa, tal cual se propone, mantiene muchos requisitos que a nuestro parecer podrían entorpecer la agilización de los trámites para las instalaciones e introduce una carga administrativa adicional.

Con carácter general el Consejo solicita la mayor agilidad posible en la tramitación y gestión administrativas de los procedimientos regulados en el presente Proyecto de Decreto y, particularmente, proponemos:

- Acortar los plazos para el otorgamiento de los permisos en la medida de lo posible, y garantizar su cumplimiento, llamando a que en todos los casos se dicte resolución administrativa expresa.
- Permitir la realización simultánea de los distintos trámites necesarios, ya que, a día de hoy, el procedimiento de autorización (especialmente en instalaciones renovables) resulta excesivamente secuencial.
- Dotar de los medios de personal necesarios a la Administración, para que puedan cumplir con los plazos que se establecen.
- Aprovechar la oportunidad que supone el uso de la digitalización y los procesos telemáticos.
- Promover la máxima coordinación entre las Entidades Locales la Comunidad Autónoma y el Ministerio correspondiente.

- Recordar que la tramitación de estaciones de recarga que se encuentran dentro del ámbito de aplicación de este Proyecto de Decreto queda restringido a instalaciones de recarga de una cierta potencia (como mínimo 250 KW).
- Valorar, en relación a proyectos que afecten a varias provincias, que es más eficiente la tramitación del procedimiento como expediente único por parte del órgano dependiente de la Dirección General competente.
- Considerar que en relación a la simplificación administrativa que se persigue con este Proyecto de Decreto, también debería extenderse a toda la normativa que afecta a estas instalaciones, con el fin se alcance dicho objetivo.

Segunda. - La proliferación de instalaciones generadoras de energía eléctrica, especialmente de energías limpias y renovables ha llegado también a Castilla y León y se ha traducido en un notable incremento de solicitudes de instalación en el territorio de nuestra comunidad autónoma.

El CES es consciente del valor de las energías renovables, y apoya la generalización de su uso, pues han demostrado ser positivas para el desarrollo sostenible, al mitigar el impacto de la sociedad en el medio ambiente y los efectos del cambio climático. Se trata de recursos que no se agotan y por tanto no ponen en riesgo el futuro de las generaciones siguientes, cuyo coste es más previsible y planificable que el de las energías convencionales y que favorecen la cada vez más valorada independencia energética, esencial ante posibles conflictos geopolíticos. Pero este tipo de energía no carece de desventajas, entre las que cabe destacar la dependencia de fenómenos atmosféricos, el alto coste de las inversiones iniciales y la necesidad de amplios espacios para su instalación.

En cualquier caso, no debe olvidarse la importancia del sector agrario de Castilla y León y que la reciente pandemia de COVID-19 y la invasión rusa de Ucrania han puesto de manifiesto la importancia de las producciones agrícolas y ganaderas, como elemento que garantiza el suministro de alimentos a la sociedad, y que, dado su carácter no deslocalizable, constituyen un factor distintivo que contribuye a la fijación de población y a la generación de riqueza en la Comunidad.

Desde el Consejo consideramos necesario que se adopten medidas, que incluso puedan ser de alcance regulatorio, para evitar que las instalaciones eléctricas se ubiquen en explotaciones agrarias viables o en explotaciones prioritarias, no admitiendo iniciativas o proyectos empresariales que se planteen sobre la base de un fraccionamiento o disminución de la dimensión física de explotaciones agrarias preexistentes, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 22.g) y 24 de la Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León, preservando las zonas tradicionales de cultivo, los terrenos de transformación en regadíos, las tierras más productivas y los terrenos más útiles desde el punto de vista agronómico.

En relación a los distintos usos del territorio, estimamos que sería deseable conjugar las diferentes intereses en juego (producción agrícola, generación de energía, etc.) y, aunque ello excede del ámbito de aplicación del presente Proyecto de Decreto, consideramos conveniente plantear la posible creación de una comisión interconsejerías integrada por aquellas competentes en las diferentes materias afectas por la futura aplicación del texto que informamos, con la finalidad de conseguir el pertinente equilibrio y la optimización de las diferentes inversiones realizadas.

Asimismo, se debe evitar la concentración de estas infraestructuras de producción de energía, mediante los instrumentos urbanísticos pertinentes, y favorecer la implicación de los habitantes del territorio en la generación de energía a través de biomasa forestal, con lo que aumentaría la riqueza generada en las zonas rurales, además de realizar una necesaria labor de limpieza de los montes que reduzca el riesgo de incendios.

Por último, desde el CES recomendamos favorecer la implantación de sistemas de autoconsumo también a través del autoconsumo compartido y de las comunidades energéticas, apostando por un modelo basado en la actividad agraria sostenible, que vertebral el territorio y genere tejido social.

Tercera- La Disposición Adicional Primera ("*Áreas de exclusión de parques eólicos*") del Decreto 34/2017, de 2 de mayo, contiene la prohibición de autorización de implantación de parques eólicos en los supuestos en que no se proteja adecuadamente el patrimonio natural, o el histórico y cultural.

Por su parte, la Comunidad de Aragón cuenta con una norma específica como es el Decreto 34/2005, de 8 de febrero, del Gobierno de Aragón, por el que se establecen las normas de carácter técnico para las instalaciones eléctricas aéreas con objeto de proteger la avifauna, y alguna otra

norma reglamentaria autonómica contiene alguna otra prescripción protectora (si bien no extensa) relativa a estos aspectos.

Este Consejo considera que, en principio y en buena lógica, no pueden existir instalaciones eléctricas ni mucho menos autorizarse las mismas sin que exista un cumplimiento estricto de la normativa sectorial relativa a, entre otros aspectos, patrimonio natural y protección del medio ambiente, patrimonio histórico-artístico o cultural, ordenación del territorio, patrimonio arqueológico, etc. (y que tal normativa sectorial contendrá prescripciones y prohibiciones a este respecto) además de que en varios supuestos de solicitudes de autorizaciones administrativas reguladas en el Proyecto de Decreto se hace referencia a contar con "*cualquier otra documentación que sea exigible conforme a la legislación aplicable*" (artículos 7,11,14,20) expresión en la que consideramos puede interpretarse que deberá contarse con las autorizaciones o concesiones específicas que puedan resultar exigibles por la normativa sectorial concerniente a los aspectos que venimos comentando (al margen de las exigencias que requiera el procedimiento de evaluación ambiental en los supuestos en los que el mismo sea exigible conforme establece el texto informado) y como así expresamente señala por ejemplo el Decreto 6/2003, de 16 de enero, por el que se regulan las instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica (Cantabria) en su artículo 6 y, en este sentido, el propio todavía vigente Decreto 127/2003, de 30 de octubre, por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones de energía eléctrica en Castilla y León contiene en su artículo 3 una mayor especificación a este respecto.

Ahora bien, no obstante lo expresado y con objeto de evitar la más mínima laguna en relación a esta materia de vital importancia, consideramos conveniente que se proceda a una revisión al respecto en la fase de tramitación restante del Proyecto que informamos para, en caso de que no existiera suficiente protección o previsión en nuestra normativa sectorial incluir menciones específicas en el texto que informamos o, incluso, una regulación detallada del estilo de la del Decreto 34/2017 de Castilla-La Mancha que lo provea.

De todo ello se deduce la necesidad de una planificación ordenada del territorio, que facilitaría, entre otras muchas cuestiones, el procedimiento de autorizaciones administrativas para este tipo de instalaciones, evitando las colusiones de intereses particulares con aspectos de protección del patrimonio histórico y u otras de especial consideración.

Cuarta.- El Proyecto de Decreto carece de cualquier regulación relativa a revisiones e inspecciones de las instalaciones comprendidas en su ámbito de aplicación, como sí sucede en el

todavía vigente Decreto 127/2003, de 30 de octubre, así como en otra normativa reglamentaria autonómica análoga como por ejemplo, el ya mencionado Decreto 48/2020, de 31 de marzo, por el que se regulan los procedimientos de autorización administrativa de las instalaciones de producción, transporte y distribución de energía eléctrica del País Vasco, que dedica íntegramente su Capítulo VII a "Verificaciones e inspecciones".

A nuestro parecer resulta imprescindible que estos aspectos se integren en el texto que informamos o, en el caso de que se haya decidido no incluirlos por ser el objeto del texto informado únicamente la regulación de los "*procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León*", justificar en la Memoria o incluso en la Exposición de Motivos la normativa correspondiente a estos extremos.

Quinta. - El CES recuerda la urgencia de instaurar un proceso de diálogo eficaz sobre la política energética, que incumba a las comunidades autónomas excedentarias en producción eléctrica. Entendemos que se debe impulsar el debate sobre la repercusión en beneficio de nuestra Comunidad, por la aportación que realiza a la producción eléctrica nacional, especialmente de carácter renovable, y que es muy superior a sus necesidades.

En este sentido, el CES considera oportuno estudiar la adopción de medidas de acción positiva para afrontar el reto demográfico y la despoblación en territorios vinculados a la producción de energía renovables.

Sexta. - El CES se remite adicionalmente, en cuanto a Conclusiones y Recomendaciones del presente Informe, a las que puedan desprenderse de las *Observaciones Generales y Particulares* contenidas en el mismo.

La Secretaria

El Presidente,

Cristina García Palazuelos

Enrique Cabero Morán

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Nota: Se adjunta voto particular presentado por los representantes del Grupo II (CEOE CyL).

VOTO PARTICULAR suscrito por el Grupo II de Representantes de CEOE Castilla y León en el CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CASTILLA Y LEÓN

En nombre del Grupo II de Representantes de CEOE Castilla y León en el Consejo Económico y Social de Castilla y León (CESCyL), en reunión del Pleno celebrado el 16 de junio de 2022, se formula el presente VOTO PARTICULAR al Informe Previo del Consejo Económico y Social de Castilla y León sobre el Proyecto de Decreto por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León

Y, en particular a lo contemplado en parte de la Segunda Recomendación recogida el Apartado V “Conclusiones y Recomendaciones”, y relativa a la enmienda presentada por ASAJA ALIANZA UPA-COAG, UCCL Y URCACyL al arriba referenciado Propuesta de Informe Previo del Consejo Económico y Social de Castilla y León sobre el Proyecto de Decreto por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León, emanado de la Comisión Permanente del CESCyL y elevado a la reunión del Pleno del CESCyL celebrada el día 16 de junio de 2022, y con el siguiente tenor literal

“Desde el Consejo consideramos necesario que se adopten medidas, que incluso puedan ser de alcance regulatorio, para evitar que las instalaciones eléctricas se ubiquen en explotaciones agrarias viables o en explotaciones prioritarias, no admitiendo iniciativas o proyectos empresariales que se planteen sobre la base de un fraccionamiento o disminución de la dimensión física de explotaciones agrarias preexistentes, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 22.g) y 24 de la Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León, preservando las zonas tradicionales de cultivo, los terrenos de transformación en regadíos, las tierras más productivas y los terrenos más útiles desde el punto de vista agronómico.”

CEOE Castilla y León fundamenta dicho VOTO PARTICULAR y con el fin de favorecer el desarrollo de proyectos de energías renovables en Castilla y León, en los siguientes

Objetivos y premisas

- España ha establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030 unos objetivos de 60 GW renovables nuevos a 2030.
- La aceleración de la Transición Energética mediante la instalación de energías renovables cobra todavía más importancia en estos momentos de crisis energética derivados de la guerra de Ucrania. Y, así también lo ha establecido la Comisión Europea(1) – Plan REPowerEU mayo- que como principal propuesta para reducir la dependencia energética establece que se acelere en lo posible dicha Transición, estableciendo entre otros y, en particular, una serie de medidas que vienen a promover las energías renovables
- Castilla y León cuenta además con condiciones óptimas para tal fin, como es la aceleración de la transición hacia una energía limpia. Y, al tiempo, ello vendrá acompañado del consiguiente desarrollo industrial, generación de empleo y de cadena de valor; en resumidas cuentas, es una oportunidad económica que no se puede perder.
- En este contexto, es momento de fomentar, agilizar y facilitar en todo lo posible la instalación de proyectos de energías renovables en nuestro territorio, y sus infraestructuras eléctricas asociadas.

Y, por ello, CEOE Castilla y León CONSIDERA

- Que el establecimiento de una prohibición de ubicar instalaciones eléctricas en ciertas zonas iría en contra de todos los objetivos anteriormente mencionados.
- Que precisamente la primera frase de Ley 24/2013 del Sector Eléctrico señala: "El suministro de energía eléctrica constituye un servicio de interés económico general, pues la actividad económica y humana no puede entenderse hoy en día sin su existencia".
- Que no se puede prohibir una actividad sin fundamentarla en un derecho, y el derecho a explotar una instalación agropecuaria, no prevalece al derecho de instalar una instalación eléctrica, ambos son actividades que generan riqueza y una no puede ser causa de exclusión a la otra.

(1) COMUNICACIÓN (2022) DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES Plan REPowerEU

- Que entraría además en conflicto con el artículo 54 de la citada Ley del Sector Eléctrico, que establece la Declaración de utilidad Pública para las instalaciones eléctricas de generación, transporte, distribución de energía eléctrica y las infraestructuras eléctricas de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos de potencia superior a 250 kW, a los efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su establecimiento y de la imposición y ejercicio de la servidumbre de paso.
- Que además, la prohibición de instalaciones eléctricas sin más fundamento resulta contraria al artículo 149.13 de la Constitución Española que reconoce la competencia exclusiva del Estado “Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica” lo que se corresponde con la materia de energía. Entre otras destacamos la Sentencia del Tribunal Constitucional 65/2018, la cual establece que “...El Tribunal Constitucional ha señalado que la competencia exclusiva que en materia de ordenación del territorio y urbanismo tienen atribuidas las Comunidades Autónomas no autoriza a desconocer las competencias que, con el mismo carácter de exclusivas han sido atribuidas al Estado en virtud del artículo 149 CE.” Por tanto, lo relevante es que desde uno u otro título – ordenación del territorio, competencia exclusiva, o medio ambiente, competencia de desarrollo de las bases estatales y de ejecución – la Comunidad Autónoma, no pueden afectar a una competencia exclusiva como la que dispone el Estado.
- Que, por otro lado, los titulares de los terrenos agropecuarios deben tener la libertad de decidir, pues de lo contrario se estaría yendo en contra de la libertad de empresa. Los propietarios de los terrenos, además de percibir un alquiler, podrán mantener los usos ganaderos y otros compatibles con la actividad eólica o fotovoltaica si es el caso.
- Que cabe destacar, además, que la agricultura no es incompatible con las instalaciones eléctricas, prueba de ello son las instalaciones que a día de hoy se encuentran en servicio en todo el territorio nacional sin resultar un problema. Las instalaciones eléctricas son compatibles junto las explotaciones agrarias, se trata de dos tipos de instalaciones que pueden coexistir y generar riqueza. Además, cada vez se extiende más la energía agrovoltaica, consistente en identificar soluciones competitivas e innovadoras que permitan combinar plantas de generación solar fotovoltaica con actividades relacionadas con la agricultura, la horticultura, la ganadería, la piscicultura o la apicultura, de manera que se mejore el aprovechamiento del terreno.
- Que, por otra parte, los proyectos de instalaciones eléctricas estarán sometidos (cuando sus características lo requieran) a los correspondientes estudios de Impacto Ambiental, que, bajo el amparo de la Ley de Evaluación Ambiental, velarán por que el impacto en el terreno sea el menor posible. Todo promotor renovable está obligado a pasar un trámite ambiental en el que se evalúan aspectos como la compatibilidad del uso del suelo, los impactos positivos o negativos de la instalación, y las medidas correctoras.

- Asimismo, es necesario recordar la relación positiva que se establece entre la existencia de instalaciones renovables en el entorno rural y un mejor desempeño a nivel agregado de la población, el número de desempleados y la renta

Valladolid, 16 de junio de 2022



Fdo. David Esteban Miguel

Consejero del CESCyL por el Grupo II, CEOE Castilla y León



Proyecto de Decreto por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León.

El sector energético ha tenido tradicionalmente un peso muy elevado en la economía de Castilla y León, en especial la generación de energía eléctrica, pero actualmente se encuentra inmerso en un periodo de transición energética, pasando de una situación de predominio de la generación convencional a la presencia de un parque cada vez más diversificado, en el que destaca la fuerte y progresiva implantación de tecnologías de producción renovables, siendo Castilla y León la Comunidad Autónoma con mayor potencia eólica instalada, aproximadamente el 25 % del total nacional.

La Junta de Castilla y León tiene entre sus objetivos prioritarios de política energética fomentar el aprovechamiento de las energías renovables, entre las que la eólica es la que mayor desarrollo ha experimentado en las últimas décadas. Este fuerte impulso se produjo en el marco de la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al fomento del uso de la energía procedente de fuentes renovables, que estableció como objetivos mínimos vinculantes para el conjunto de la Unión Europea y para cada uno de los Estados Miembros una cuota mínima del 20% de energía procedente de fuentes renovables, objetivo que fue integrado en el Plan de Energías Renovables 2011-2020 y ha supuesto la implantación de cerca de 24.000 MW de nuevas instalaciones renovables en este periodo.

Estos objetivos se han visto ampliados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, que ha fijado como objetivo un 42% de fuentes renovables sobre el consumo de energía final, y hasta un 74% de fuentes renovables sobre el total de la generación eléctrica, con el objetivo último de llegar a un sistema eléctrico 100% renovable en 2050. Los objetivos concretos para el año 2030 son alcanzar 50.000 MW de energía eólica y 39.000 MW de energía solar fotovoltaica.

El rápido desarrollo tecnológico, la disponibilidad de un alto potencial eólico y el fomento de la generación de energía eléctrica a partir de fuentes renovables han contribuido a un elevado número de solicitudes de autorización administrativa de instalaciones eléctricas en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Sin embargo, la normativa básica en materia de energía eléctrica ha evolucionado mucho en los últimos años, y la experiencia acumulada en los procedimientos de autorizaciones administrativas tramitados durante este periodo aconseja revisar las normas autonómicas para su adecuación al actual marco normativo.

A nivel estatal, la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, establece en su disposición final segunda que los procedimientos administrativos para la autorización de instalaciones eléctricas serán regulados por la Administración Pública competente. En el ejercicio de sus competencias, la Comunidad



Autónoma de Castilla y León dispuso, dentro del marco normativo sectorial entonces vigente, el Decreto 189/1997, de 26 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la autorización de las instalaciones de producción de electricidad a partir de la energía eólica, y el Decreto 127/2003, de 30 de octubre, por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones de energía eléctrica en Castilla y León, que el presente decreto deroga para establecer una nueva regulación de los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas más acorde con el actual marco normativo sectorial, con el objetivo de asegurar la funcionalidad del procedimiento, la simplificación de trámites y la seguridad jurídica de su promotores.

Este decreto trata de aclarar, entre otras cuestiones, qué debe entenderse como instalación de producción diferenciada de otra, cómo tramitar las instalaciones de evacuación compartidas por varias instalaciones de producción, y qué procedimiento aplicar a las modificaciones de las instalaciones eléctricas en función de sus características técnicas, simplificando la tramitación de las modificaciones más sencillas y fomentando las repotenciacines de parques eólicos en servicio destinadas a reemplazar todos sus aerogeneradores antiguos por otros nuevos de mayor eficiencia energética.

Por otra parte, se considera necesario especificar unos requisitos mínimos de capacidad económica-financiera que garanticen la viabilidad de todos los proyectos solicitados por cada promotor, e introducir la obligación de constituir garantías económicas para cubrir los costes del desmontaje de las instalaciones de producción al final de su vida útil, en aplicación de lo previsto en el artículo 47 de la Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León.

Resulta especialmente destacable la eliminación del trámite de competencia de proyectos eólicos, con el objetivo de no penalizar esta tecnología de producción frente a otras con las que compite en ubicación y acceso a las redes de transporte y distribución, permitiendo así tanto el cumplimiento de los rigurosos hitos temporales establecidos para su tramitación en la normativa sectorial básica en materia de acceso y conexión a red, como su participación en igualdad de condiciones y oportunidades en los eventuales concursos de capacidad que se convoquen a nivel nacional en aplicación de la misma, teniendo en cuenta que tampoco es exigible para los proyectos eólicos de mayor tamaño que son competencia de la Administración General del Estado, ni para aquellos que se tramitan en el territorio de las Comunidades Autónomas cercanas.

En lo relativo al procedimiento de expropiación forzosa de instalaciones eléctricas, materia de competencia estatal regulada por normativa básica, se trata de aclarar los criterios que se emplearán para justificar la necesidad de expropiación de los terrenos afectados por ellas frente a la posibilidad de alcanzar acuerdos amistosos con sus respectivos propietarios particulares, que serán más rigurosos en el caso de





instalaciones de producción que puedan adaptar su ubicación sobre el territorio de Castilla y León para fomentar su vinculación al mismo.

En cuanto a la técnica normativa empleada en su redacción, este decreto evita reproducir innecesariamente requisitos especificados en la reglamentación básica vigente con el objetivo de prevenir su desactualización textual en el futuro, teniendo en cuenta su continua evolución.

En coherencia con lo anterior, en la elaboración de este decreto se han observado los principios buena regulación previstos en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 42 de la Ley 2/2010, de 11 de marzo, de Derechos de los Ciudadanos en sus relaciones con la Administración de la Comunidad de Castilla y León y de Gestión Pública.

Así, cabe poner de manifiesto el cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia, habida cuenta de que el interés general que se satisface no es otro que llevar a cabo el mandato establecido en la disposición final segunda de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, y establecer una regulación de los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas en Castilla y León acorde con el actual marco normativo sectorial, con el objetivo de asegurar la funcionalidad del procedimiento, la simplificación de trámites y la seguridad jurídica para las personas físicas o jurídicas solicitantes de autorizaciones de instalaciones eléctricas.

La norma también es acorde con el principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución de la finalidad perseguida y no establecer restricción alguna de derechos ni nuevas obligaciones. Igualmente, se ajusta al principio de seguridad jurídica, respetando las prescripciones que en la materia resultan aplicables conforme la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, y de acuerdo con el artículo 42 de la Ley 2/2010, de 11 de marzo, sin contemplarse trámites adicionales o distintos a los previstos en dicha ley sectorial básica.

En cuanto al principio de transparencia, se han cumplimentado oportunamente los trámites de consulta pública previa, participación ciudadana e información pública, de manera que todas las aportaciones o sugerencias de mejora que se han producido en dichos trámites han sido valoradas de cara a mejorar, en la medida de lo posible, el texto definitivo del proyecto original.

Por otra parte, la nueva regulación propuesta no conlleva nuevas cargas administrativas y se muestra racionalizadora en la gestión de los servicios públicos, en la medida que se constituye como una herramienta de trabajo facilitadora para los recursos humanos encargados de su aplicación, por lo que el cumplimiento del principio de eficiencia resulta garantizado.



Asimismo, el principio de accesibilidad queda garantizado con el empleo de un lenguaje claro y comprensible; el de coherencia, al resultar esta norma una proyección de las previsiones contenidas en el Acuerdo 190/2019, de 12 de diciembre, de la Junta de Castilla y León, por el que se aprueban medidas de mejora de la regulación en el ordenamiento jurídico autonómico de Castilla y León para el período 2019-2023; y finalmente, el de responsabilidad, al establecerse en el decreto su ámbito subjetivo y los órganos que intervienen en el procedimiento.

La Comunidad de Castilla y León tiene competencias exclusivas en materia de instalaciones de producción, distribución y transporte de energía eléctrica cuando se circunscriban al territorio de la Comunidad Autónoma, conforme lo establecido en el artículo 70.1.24º del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, aprobado por la Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, en concordancia con lo regulado en el artículo 3 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

En su virtud, la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejero de Economía y Hacienda, de acuerdo con el dictamen del Consejo Consultivo de Castilla y León, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día XXX

DISPONE:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

Este decreto tiene por objeto desarrollar los procedimientos para el otorgamiento de autorizaciones administrativas para la construcción, modificación, explotación, transmisión y cierre de las instalaciones eléctricas reguladas en el artículo 53 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, que sean competencia de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Artículo 2. Órganos competentes

1. Los procedimientos regulados en este decreto se instruirán por los Servicios Territoriales con competencias en materia de energía en su respectivo ámbito territorial.
2. Los procedimientos relativos a las instalaciones de transporte y las que afecten a más de una provincia, a excepción de sus autorizaciones de explotación, se resolverán por la persona titular del órgano directivo central con competencias en materia de energía, a cuyo efecto los órganos instructores le elevarán sus respectivas propuestas.





3. El resto de procedimientos, incluidas todas las autorizaciones de explotación, se resolverán por las personas titulares de las Delegaciones Territoriales en su respectivo ámbito territorial, sin perjuicio de su delegación en las personas titulares de los Servicios Territoriales con competencias en materia de energía.

Artículo 3. Solicitudes de autorizaciones administrativas

1. Las solicitudes de autorizaciones administrativas deberán dirigirse a la persona titular del órgano competente para su resolución, que en su caso la remitirá a los órganos competentes para su instrucción de forma coordinada.

2. La persona solicitante de las autorizaciones administrativas deberá indicar qué parte de la información contenida en la solicitud presentada considera que debería gozar de confidencialidad conforme la legislación básica de aplicación.

3. La persona solicitante de las autorizaciones administrativas de instalaciones de producción que no estén asociadas a autoconsumo o su grupo empresarial deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 121 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, así como acreditar la disponibilidad de al menos un 20% de fondos propios necesaria para la viabilidad de todos sus proyectos pendientes de ejecución en la provincia, pudiendo eximirse de esta acreditación a aquellos que vinieran ejerciendo la actividad con anterioridad.

Artículo 4. Autorizaciones administrativas

1. La construcción y explotación de las nuevas instalaciones eléctricas comprendidas dentro del ámbito de aplicación de este decreto, así como la ampliación, modificación, transmisión y cierre de las existentes, requiere las autorizaciones administrativas establecidas en la legislación sectorial básica.

2. Para la puesta en funcionamiento de nuevas instalaciones eléctricas, así como las ampliaciones y modificaciones de las existentes, se requerirán las siguientes autorizaciones administrativas, con las salvedades establecidas en este artículo y en la normativa sectorial básica:

- a) Autorización administrativa previa, que otorgará el derecho a realizar la instalación definida por sus características básicas.
- b) Autorización administrativa de construcción, que permitirá construir la concreta instalación proyectada.
- c) Autorización de explotación, que permitirá poner en tensión las instalaciones construidas y proceder a su explotación.



3. Las modificaciones de instalaciones eléctricas se considerarán no sustanciales cuando cumplan los siguientes criterios técnicos:

- a) No modifiquen la configuración básica de la instalación eléctrica indicada en su autorización administrativa previa: tecnología de generación; número de etapas de transformación, transformadores, circuitos o posiciones; o tipo de aislamiento (aéreo, subterráneo o blindado).
- b) En caso de parques eólicos, no incremente el número de aerogeneradores indicado en su autorización administrativa previa.
- c) No altere la ubicación de los elementos de la instalación eléctrica indicados en su autorización administrativa previa más de 100 metros.
- d) No incremente más del 10% la potencia de la instalación eléctrica indicada en su autorización administrativa previa.
- e) No incremente más del 20% la altura de la torre o el diámetro del rotor de los aerogeneradores, o las tensiones de la instalación eléctrica indicada en su autorización administrativa previa.

4. Las modificaciones no sustanciales de instalaciones eléctricas podrán obtener autorización administrativa de construcción sin requerir una nueva autorización administrativa previa cuando cumplan los siguientes requisitos:

- a) No precisen un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental, consultado el órgano ambiental para que emita informe en el plazo de veinte días, transcurrido el cual sin haberse recibido su contestación se podrá proseguir la tramitación.
- b) Dispongan de acuerdos previos con todos los afectados.
- c) En caso de instalaciones de producción, dispongan de permisos de acceso y conexión válidos conforme lo establecido en la normativa básica.

5. Las modificaciones no sustanciales de instalaciones eléctricas podrán obtener autorización de explotación sin requerir una nueva autorización administrativa previa ni de construcción cuando, además de los requisitos indicados en el apartado anterior, cumplan los siguientes requisitos:

- a) Dispongan de informes favorables de todas las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas, particularmente en su caso, los órganos competentes en materia de medio ambiente, patrimonio cultural y urbanismo.
- b) No alteren la ubicación de los elementos de la instalación eléctrica indicados en su autorización administrativa de construcción más de 50 metros.
- c) No incrementen más del 5% la potencia de la instalación eléctrica indicada en su autorización administrativa de construcción.





6. Aquellas actuaciones sobre instalaciones eléctricas en servicio que no supongan una modificación de las características técnicas indicadas en su autorización de explotación, no requerirán nuevas autorizaciones administrativas.

Artículo 5. Coordinación de procedimientos

1. El procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las instalaciones eléctricas comprendidas dentro del ámbito de aplicación de este decreto se integrará dentro del procedimiento de autorización administrativa previa, a cuyos efectos el órgano instructor realizará los trámites establecidos en la legislación ambiental de manera conjunta con los regulados en este decreto.

2. Los procedimientos de autorización administrativa previa y autorización administrativa de construcción podrán tramitarse de manera conjunta. En su caso, el procedimiento de declaración de utilidad pública de las instalaciones eléctricas se tramitará preferentemente de manera conjunta con el procedimiento de autorización administrativa de construcción.

3. La autorización administrativa previa de las instalaciones eléctricas requerirá los permisos de acceso y conexión a la red de transporte o distribución a la que se conecten conforme lo dispuesto en la normativa básica de aplicación, así como la constitución de las garantías económicas establecidas a tal efecto.

4. Las autorizaciones administrativas de instalaciones eléctricas de transporte requerirán el informe previo de la Administración General del Estado en los términos establecidos en la legislación sectorial básica.

5. Para evitar la duplicidad de solicitudes de instalaciones eléctricas de producción en la misma ubicación, se coordinarán sus procedimientos de autorización administrativa previa con la Administración General del Estado conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico de aplicación.

Artículo 6. Resoluciones de autorizaciones administrativas

1. Las resoluciones de autorizaciones administrativas indicarán que son otorgadas sin perjuicio de las concesiones, autorizaciones y cualesquiera otras formalidades de control que sean competencia de otros órganos administrativos.

2. La falta de resolución expresa de las solicitudes de autorizaciones administrativas en los plazos establecidos en este decreto tendrá efectos desestimatorios de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sectorial básica, con las salvedades establecidas en ella.

3. El incumplimiento de las condiciones o requisitos establecidos en las autorizaciones administrativas, incluidos los plazos sustantivos otorgados, o la variación sustancial de los presupuestos que determinaron su otorgamiento, particularmente la caducidad de los permisos de acceso y conexión, podrá dar lugar a su



revocación previa audiencia de los interesados, conforme a lo establecido en el artículo 53.10 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre.

CAPÍTULO II

PROCEDIMIENTOS DE AUTORIZACIONES ADMINISTRATIVAS

Sección 1ª

Autorización previa

Artículo 7. Solicitud de autorización previa

A la solicitud de autorización administrativa previa se deberá adjuntar, al menos, la siguiente documentación:

- a) Anteproyecto de las instalaciones eléctricas o, en caso de solicitud conjunta de autorización administrativa previa y de construcción, proyecto de ejecución elaborado conforme los requisitos establecidos en la reglamentación técnica aplicable.
- b) En caso de que las instalaciones eléctricas estén sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la documentación requerida en la legislación ambiental aplicable, particularmente el análisis de los efectos acumulativos y sinérgicos.
- c) Acreditación de la capacidad legal, técnica y económico-financiera de la persona solicitante para la realización de las instalaciones.
- d) Presupuesto general estimado de las instalaciones eléctricas, así como en su caso de las medidas correctoras, compensatorias y de seguimiento ambiental previstas en el estudio de impacto ambiental.
- e) Plazo y calendario de ejecución estimado.
- f) Relación de municipios afectados por las instalaciones.
- g) En caso de instalaciones de producción:
 - Copia de la solicitud de los permisos de acceso y conexión al gestor de la red de transporte o distribución, así como del resguardo acreditativo del depósito de la garantía económica correspondiente.
 - Estudio técnico-económico de viabilidad, que incluya la evaluación de la producción prevista en función del recurso disponible.
 - Plano de ubicación georreferenciada de los equipos generadores, infraestructuras de evacuación y nuevos caminos de acceso, o modificación de los existentes, en formato digital abierto.
- h) Separatas para las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas, así como la documentación requerida para las consultas establecidas en la legislación ambiental aplicable.





- i) Cualquier otra documentación que sea exigible conforme la legislación aplicable, incluido el resguardo acreditativo del ingreso de la correspondiente tasa.

Artículo 8. Información pública de la solicitud de autorización previa.

1. La solicitud se someterá a información pública durante el plazo de veinte días, salvo que la legislación ambiental aplicable establezca un plazo superior, a cuyo efecto se insertará un anuncio en el Boletín Oficial de Castilla y León y se publicará su documentación en el Portal de Gobierno Abierto.

2. No se someterán a este trámite las instalaciones eléctricas que cumplan los siguientes requisitos:

- a) No precisen un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
- b) Dispongan de acuerdos previos con todos sus afectados.
- c) Presenten los informes favorables de todas las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas.
- d) En caso de instalaciones de producción, estén asociadas a autoconsumo.

3. Tampoco precisan someterse a nueva información pública las modificaciones de las características básicas de la instalación eléctrica consecuencia de alegaciones, informes o condicionados que hayan sido estimados en la resolución del órgano competente previa audiencia a los afectados por las mismas.

4. Excepto en el caso de solicitud conjunta de autorización administrativa previa y de construcción, la información pública del anteproyecto se referirá únicamente a las características básicas de la instalación eléctrica, la cual se concretará posteriormente en el proyecto técnico de ejecución sometido al procedimiento de autorización de construcción.

5. Durante el plazo de información pública, cualquier persona podrá formular alegaciones a la solicitud, las cuales serán trasladadas a la persona solicitante para que pueda contestarlas al órgano instructor en un plazo de quince días.

Artículo 9. Consultas.

1. Simultáneamente al trámite de información pública, el órgano instructor consultará a las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas por la solicitud, así como a las establecidas en la legislación ambiental aplicable, salvo aquellos cuyo informe favorable haya sido presentado por la persona solicitante. En caso de instalaciones de producción no asociadas a autoconsumo, se consultará también al órgano sustantivo competente de la Administración General del Estado sobre sus respectivas competencias en relación con dicha solicitud.

2. A estos efectos, el órgano instructor les remitirá su correspondiente separata para que puedan emitir informe en el plazo de veinte días, salvo que la legislación ambiental aplicable establezca un plazo



superior. Transcurrido este plazo sin haberse recibido su contestación, se podrá proseguir la tramitación de la solicitud sin perjuicio de las concesiones, autorizaciones o cualesquiera otras formalidades de control que sean de su competencia.

3. El órgano instructor dará traslado a la persona solicitante de todas las contestaciones recibidas para que pueda formular sus alegaciones al respecto en el plazo de quince días.

Artículo 10. Resolución de autorización administrativa previa

1. Concluidos los trámites previos, el órgano competente dictará su resolución en el plazo de seis meses desde la presentación de la solicitud, que se publicará con los mismos criterios que el trámite de información pública, y se notificará a la persona solicitante, y a las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas.

2. Salvo las instalaciones de producción no asociadas a autoconsumo, el plazo de resolución será de un mes para las instalaciones eléctricas que no precisen evaluación de impacto ambiental, dispongan de acuerdos previos con todos sus afectados, y presenten los informes favorables de todas las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas por la solicitud.

3. La resolución indicará el plazo sustantivo otorgado a la persona solicitante para elaborar el proyecto de ejecución de las instalaciones eléctricas y solicitar su autorización administrativa de construcción, el cual no podrá ser superior a un año desde su notificación al solicitante, pudiendo solicitarse prórrogas por razones suficientemente justificadas.

4. La resolución que ponga fin al procedimiento decidirá todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del mismo, debiendo pronunciarse en todo caso sobre las características básicas de las instalaciones eléctricas, las cuales se concretarán técnicamente en el proyecto de ejecución sometido al procedimiento de autorización administrativa de construcción.

5. En caso de que las instalaciones eléctricas precisen evaluación de impacto ambiental, la resolución deberá tener en cuenta la declaración o el informe de impacto ambiental conforme lo dispuesto en la legislación ambiental aplicable y hacer referencia al diario oficial donde fueron publicados.

Sección 2ª

Autorización de construcción

Artículo 11. Solicitud de autorización administrativa de construcción

La solicitud de autorización administrativa de construcción deberá adjuntar, al menos, la siguiente documentación:





- a) Proyecto de ejecución de las instalaciones eléctricas, elaborado conforme los requisitos establecidos en la reglamentación técnica de seguridad, y declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa aplicable.
- b) Presupuesto de las instalaciones eléctricas.
- c) Relación de particulares afectados por el proyecto de ejecución con los que no se disponga de acuerdo previo.
- d) Separatas para las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas.
- e) Cualquier otra documentación que sea exigible conforme la legislación aplicable.

Artículo 12. Consultas.

1. El órgano instructor consultará a las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas por la solicitud, salvo aquellas cuyos condicionados técnicos hayan sido presentados por la persona solicitante.

2. A estos efectos, el órgano instructor les remitirá su correspondiente separata para que puedan establecer los condicionados exclusivamente técnicos que estimen procedentes en el plazo de veinte días. Transcurrido este plazo sin haberse recibido su contestación, se podrá proseguir la tramitación de la solicitud sin perjuicio de las concesiones, autorizaciones o cualesquiera otras formalidades de control que sean de su competencia.

3. Asimismo, el órgano instructor concederá trámite de audiencia a los particulares afectados con los que la persona solicitante no disponga de acuerdo previo para que puedan formular sus alegaciones en el plazo de quince días.

4. El órgano instructor dará traslado a la persona solicitante de todas las contestaciones recibidas para que pueda formular sus alegaciones al respecto en el plazo de quince días.

Artículo 13. Resolución de autorización administrativa de construcción

1. Concluidos los trámites previos, el órgano competente dictará su resolución en el plazo de tres meses desde la presentación de la solicitud, que se notificará al solicitante, a las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas, y a los particulares afectados con los que la persona solicitante no disponga de acuerdo previo.

2. En caso de instalaciones que dispongan de acuerdos previos con todos los particulares afectados y presenten los informes favorables de todas las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas por la solicitud, el plazo de resolución será de un mes.



3. La resolución indicará el plazo sustantivo otorgado a la persona solicitante para ejecutar las instalaciones eléctricas y solicitar su autorización de explotación, pudiendo solicitarse prórrogas por razones suficientemente justificadas.

4. La resolución que ponga fin al procedimiento decidirá todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del mismo, debiendo pronunciarse en todo caso sobre las características técnicas del proyecto constructivo de la instalación eléctrica, cuya ejecución se concretará en la documentación de final de obra sometida al procedimiento de autorización de explotación.

Sección 3ª

Autorización de explotación

Artículo 14. Solicitud de autorización de explotación

1. La solicitud de autorización de explotación deberá adjuntar, al menos, la siguiente documentación:

- a) Certificado de final de obra, elaborado conforme los requisitos establecidos en la reglamentación técnica aplicable, que acredite el cumplimiento de las condiciones de seguridad de las instalaciones y del equipo asociado.
- b) En caso de instalaciones de producción:
 - Plano de ubicación georreferenciada de los equipos generadores, infraestructuras de evacuación y nuevos caminos de acceso, o modificación de los existentes, en formato digital abierto.
 - Presupuesto del desmantelamiento de las instalaciones al final de su vida útil y resguardo acreditativo del depósito de la garantía económica establecida en el artículo 16.
- c) Cualquier otra documentación que sea exigible conforme a la legislación aplicable.

2. En caso de requerirse pruebas de funcionamiento técnicamente justificadas, podrá solicitarse la autorización de explotación provisional y limitada a un determinado periodo de tiempo, aportando la documentación indicada en el apartado 1.a.

Artículo 15. Resolución de autorización de explotación.

1. Previa las comprobaciones que considere oportunas, el órgano competente dictará su resolución en el plazo de un mes desde la presentación de la solicitud, que se notificará a la persona solicitante, y a las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas.

2. La resolución llevará implícita la obligación de desmantelar la instalación eléctrica y restaurar los terrenos que ocupa cuando finalice su actividad, para lo cual deberá solicitarse la correspondiente autorización de cierre.





Artículo 16. Garantía de desmantelamiento de las instalaciones de producción

1. Para asegurar el cumplimiento de las obligaciones de desmantelamiento de las instalaciones de producción mayores de 1 MW que no estén asociadas a autoconsumo cuando finalice su actividad, la persona solicitante de su autorización de explotación deberá constituir una garantía que cubra su coste y mantenerla durante toda su vida útil.

2. La garantía se constituirá con carácter indefinido a favor del órgano competente para autorizar su explotación, en cualquiera de las formas admitidas por la normativa aplicable, y será cancelada cuando su titular acredite el cumplimiento de las obligaciones para las que fue constituida.

3. La cuantía de la garantía será suficiente para que un tercero independiente debidamente cualificado pueda ejecutar el desmantelamiento de las instalaciones, y se actualizará quinquenalmente mediante la aplicación del índice de precios al consumo.

4. La falta de constitución de la adecuada garantía, o de su correspondiente actualización, podrá dar lugar a la revocación de las autorizaciones administrativas de la instalación de producción, previa audiencia de los interesados.

Sección 4ª

Autorización de transmisión

Artículo 17. Solicitud de autorización de transmisión de instalaciones en servicio.

La solicitud de autorización de transmisión de una instalación eléctrica en servicio será presentada por quien pretenda adquirir su titularidad y deberá adjuntar, al menos, la siguiente documentación:

- a) Declaración del actual titular de la autorización de explotación de la instalación eléctrica en la que manifieste su voluntad de transmitir dicha titularidad a favor de la persona solicitante o, en su caso, documento acreditativo del derecho de transmisión de la misma a su favor.
- b) Acreditación de la capacidad legal, técnica y económico-financiera de la persona solicitante.
- c) Acreditación del cumplimiento de las condiciones reglamentarias de mantenimiento de las instalaciones, verificaciones e inspecciones periódicas conforme lo dispuesto en la normativa técnica de seguridad aplicable.

Artículo 18. Resolución de autorización de transmisión de instalaciones en servicio.

1. Previas las comprobaciones que considere oportunas, el órgano competente dictará su resolución en el plazo de un mes desde la presentación de la solicitud, que se notificará a la persona solicitante y al actual titular.



2. La resolución indicará el plazo sustantivo otorgado a la persona solicitante para realizar la transmisión de la instalación y comunicarla al órgano competente, pudiendo solicitarse prórrogas por razones suficientemente justificadas.

Artículo 19. Cambios societarios

1. La persona jurídica titular de autorizaciones administrativas de instalaciones de producción deberá comunicar al órgano competente los cambios en la composición de su capital que modifiquen el control de la sociedad, las modificaciones estructurales consistentes en su transformación o fusión, y las modificaciones estatutarias relativas a su denominación o domicilio social.

2. No podrá modificarse la titularidad de las autorizaciones administrativas de una instalación de producción antes de que obtenga su autorización de explotación, salvo circunstancias excepcionales suficientemente acreditadas por la persona solicitante y adecuadamente fundamentadas en la resolución que emita el órgano administrativo competente en el plazo de tres meses.

Sección 5ª

Autorización de cierre

Artículo 20. Solicitud de autorización de cierre.

1. La solicitud de autorización de cierre definitivo deberá adjuntar, al menos, la siguiente documentación:

- a) Proyecto valorado del desmantelamiento de la instalación, en el que se detallen las circunstancias técnicas, económicas, ambientales o de cualquier otro orden que lo motivan, y declaración responsable que acredite el cumplimiento de la normativa aplicable a su ejecución.
- b) Relación de particulares afectados por el proyecto de desmantelamiento con los que no se disponga de acuerdo previo.
- c) Separatas para las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas.
- d) Cualquier otra documentación que sea exigible conforme la legislación aplicable.

2. La persona titular de instalaciones de producción podrá solicitar su cierre temporal, detallando las circunstancias técnicas, económicas, ambientales o de cualquier otro orden que lo motiven.

Artículo 21. Consultas.

1. El órgano instructor consultará a las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas por la solicitud, salvo aquellos cuyo informe favorable haya sido presentado por la persona





solicitante. En caso de cierre definitivo de instalaciones de producción, se consultará también al Operador del Sistema.

2. A estos efectos, el órgano instructor les remitirá su correspondiente separata para que puedan emitir informe en el plazo de veinte días. Transcurrido este plazo sin haberse recibido su contestación, se podrá proseguir la tramitación de la solicitud.

3. Asimismo, el órgano instructor concederá trámite de audiencia a los particulares afectados con los que la persona solicitante no disponga de acuerdo previo para que puedan formular sus alegaciones en el plazo de quince días.

4. El órgano instructor dará traslado a la persona solicitante de todas las contestaciones recibidas para que pueda formular sus alegaciones al respecto en el plazo de quince días.

Artículo 22. Resolución de autorización de cierre

1. Concluidos los trámites previos, el órgano competente dictará su resolución en el plazo de seis meses desde la presentación de la solicitud, y se notificará al solicitante, a las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas, y a los particulares afectados con los que la persona solicitante no disponga de acuerdo previo.

2. En caso de instalaciones que dispongan de acuerdos previos con todos los particulares afectados y presenten los informes favorables de todas las Administraciones y empresas de servicios de interés general afectadas por la solicitud, el plazo de resolución será de un mes.

3. La resolución indicará el plazo sustantivo otorgado a la persona solicitante para ejecutar el cierre y, en su caso, el desmantelamiento de las instalaciones eléctricas, así como para comunicarlo al órgano competente, pudiendo solicitarse prórrogas por razones suficientemente justificadas. En caso de cierre temporal, indicará también el plazo sustantivo otorgado a la persona solicitante para solicitar la reposición del servicio o su cierre definitivo.

CAPÍTULO III

EXPROPIACIÓN Y SERVIDUMBRES

Artículo 23. Procedimiento de expropiación

1. El procedimiento de expropiación será el regulado en la normativa sectorial básica, con las especificidades establecidas en este artículo.

2. Las solicitudes de declaración de utilidad pública se instruirán y resolverán por los órganos competentes establecidos en el artículo 2.



3. Las solicitudes de declaración de utilidad pública deberán acompañarse del resguardo acreditativo del ingreso de la tasa correspondiente a las parcelas indicadas en la relación de bienes o derechos afectados por el proyecto de ejecución que la persona solicitante considere de necesaria expropiación, sea de pleno dominio o de servidumbre de paso.

4. Las publicaciones en el Boletín Oficial del Estado, tanto del anuncio de información pública como de la resolución sobre la declaración de utilidad pública, se sustituirán por publicaciones en el Boletín Oficial de Castilla y León, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa básica de aplicación para el caso de notificación infructuosa.

5. La documentación sometida al trámite de información pública se publicará también en el Portal de Gobierno Abierto.

6. Durante el trámite de información pública de la solicitud de declaración de utilidad pública, se notificará individualmente a los titulares de bienes o derechos que la persona solicitante considere de necesaria expropiación. En caso de tramitación conjunta con la solicitud de autorización previa de instalaciones eléctricas que precisen evaluación de impacto ambiental, se les consultará también a estos efectos conforme lo dispuesto en la legislación ambiental aplicable.

Artículo 24. Alcance y límites de la expropiación

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sectorial básica, la persona solicitante deberá acreditar el intento de acuerdo previo con todos los titulares de los bienes o derechos cuya ocupación justifique como estrictamente indispensable en su solicitud de declaración de utilidad pública, pudiendo efectuar el órgano instructor las comprobaciones y requerimientos que estime oportunos al efecto.

2. Adicionalmente, en caso de instalaciones de producción que no estén asociadas a autoconsumo, la persona solicitante deberá disponer de acuerdos previos para al menos el 50% de las fincas y de la superficie afectada, salvo circunstancias excepcionales suficientemente acreditadas por el solicitante y adecuadamente fundamentadas en la resolución sobre la declaración de utilidad pública que emita el órgano administrativo competente.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Ubicación de instalaciones de producción en servicio

Las personas titulares de parques eólicos, o de parques fotovoltaicos de más de 1 MW, que se encuentren en servicio a la entrada en vigor de este decreto deberán presentar ante el órgano competente, en el plazo de tres meses, el plano de ubicación georreferenciada de sus equipos generadores, infraestructuras de evacuación y caminos de acceso, en formato digital abierto.





Segunda. Instalaciones de producción diferenciadas

1. Para evitar la fragmentación de solicitudes de autorización administrativa previa de instalaciones de producción dentro del ámbito de aplicación de este decreto, se considerará que existe continuidad de instalaciones y no podrán tramitarse de forma independiente aquellos módulos de generación no asociados a autoconsumo que pertenezcan a un mismo grupo empresarial, evacúen en el mismo nudo de la red de transporte o distribución, empleen la misma tecnología de generación y reúnan simultáneamente las siguientes características:

- a) Que la distancia entre alguno de los aerogeneradores o paneles fotovoltaicos de ambos módulos sea inferior a 5 km. En el caso de que ambos módulos tengan una potencia instalada inferior a 10 MW, que dicha distancia sea inferior a 2 km o que el conjunto de instalaciones del mismo grupo empresarial en un radio de 5 km supere la potencia máxima competencia de la comunidad autónoma.
- b) Que la autorización administrativa previa de un módulo se solicite antes de haber obtenido la autorización de explotación del otro.

2. Los procedimientos de autorizaciones administrativas de las infraestructuras de evacuación compartidas por varias instalaciones de producción se podrán tramitar de forma independiente, pero sus respectivas resoluciones estarán condicionadas entre sí.

Tercera. Repotenciaciones de parques eólicos en servicio

1. A efectos de la aplicación de los procedimientos regulados en este decreto a los parques eólicos, se entenderá por repotenciación de un parque eólico en servicio la sustitución de sus aerogeneradores por otros nuevos de mayor potencia y eficiencia.

2. La repotenciación de un parque eólico en servicio requerirá las autorizaciones administrativas correspondientes a la modificación a realizar en sus instalaciones eléctricas.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del artículo 4, la repotenciación de un parque eólico en servicio se considerará modificación no sustancial y podrá obtener autorización administrativa de construcción sin requerir una nueva autorización administrativa previa cuando cumpla los siguientes requisitos:

- a) No precise un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental, consultado el órgano ambiental para que emita informe en el plazo de veinte días, transcurrido el cual sin haberse recibido su contestación se podrá proseguir la tramitación.
- b) Disponga de acuerdos previos con todos los afectados.



- c) Reduzca el número de aerogeneradores indicado en su autorización administrativa previa.
 - d) No incremente más del 10% la potencia de la instalación indicada en su autorización administrativa previa.
 - e) Ubiquen los nuevos aerogeneradores dentro del área de afección aerodinámica del parque eólico en servicio y no afecte al área de afección aerodinámica de otros parques eólicos con autorización administrativa previa, entendiendo dicha área como la envolvente alrededor de sus aerogeneradores a una distancia de diez veces el diámetro del rotor.
 - f) Disponga de permisos de acceso y conexión válidos conforme lo establecido en la normativa básica.
4. Las obras necesarias para su repotenciación no tendrán la consideración de desmantelamiento del parque eólico en servicio a los efectos dispuestos en este decreto.

DISPOSICION TRANSITORIA

Expedientes en tramitación

1. Los procedimientos de autorizaciones administrativas iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este decreto se tramitarán hasta su resolución conforme la normativa anterior, salvo que la persona solicitante se acoja voluntariamente a esta norma.

2. En caso de haberse anunciado un periodo de presentación de proyectos de parques eólicos en competencia con anterioridad a la entrada en vigor de este decreto, la competencia entre los proyectos presentados deberá resolverse antes de iniciar la tramitación del procedimiento de autorización administrativa previa.

3. En los procedimientos de autorizaciones administrativas previas iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este decreto no se aplicarán con carácter retroactivo las condiciones establecidas en el primer apartado de la Disposición Adicional Segunda, sobre diferenciación de instalaciones de producción, salvo que la persona solicitante se acoja voluntariamente a esta norma.

DISPOSICION DEROGATORIA

Derogación normativa

1. Quedan derogados expresamente:

- a) El Decreto 189/1997, de 26 de septiembre, por el que se regula el procedimiento para la autorización de las instalaciones de producción de electricidad a partir de la energía eólica.





**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Economía y Hacienda
Viceconsejería de Economía y Competitividad
Dirección General de Energía y Minas

b) El Decreto 127/2003, de 30 de octubre, por el que se regulan los procedimientos de autorizaciones administrativas de instalaciones de energía eléctrica en Castilla y León.

2. Asimismo, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este decreto.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Habilitación normativa.

Se faculta a la persona titular de la consejería competente en materia de energía para dictar las disposiciones necesarias que supongan un desarrollo de lo previsto en este decreto siempre y cuando se refiera a materias propias de tal consejería.

Segunda. Entrada en vigor.

Este decreto entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

EL DIRECTOR GENERAL DE ENERGÍA Y MINAS

Avda. Reyes Leoneses, 11, 24008 León - Tel. 987 84 02 56 - Fax 987 80 83 15 – <http://www.jcyl.es>



COPIA AUTENTICA DEL DOCUMENTO Localizador: P321PCDA6MCI7SDY1SPVYB

Fecha Firma: 19/04/2022 10:11:17 Fecha copia: 19/04/2022 10:22:44

Firmado: ALFONSO ARROYO GONZALEZ

Acceda a la página web: <https://www.ae.jcyl.es/verDocumentos/ver?loun=P321PCDA6MCI7SDY1SPVYB> para visualizar el documento



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

IP 5 / 22

Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León.

Fecha de aprobación:
30 de junio de 2022



Informe Previo sobre el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León

Con fecha 6 de junio de 2022 ha tenido entrada en el Consejo Económico y Social de Castilla y León solicitud de Informe Previo *sobre el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León.*

A la solicitud realizada por la *Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural* de la Junta de Castilla y León se acompaña el Proyecto de Decreto sobre el que se solicita Informe, así como la documentación utilizada para su elaboración.

No alegándose la concurrencia de circunstancias de urgencia por la Consejería proponente, se procede a la tramitación ordinaria prevista en el artículo 36 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social de Castilla y León, aprobado por Resolución de 20 de febrero de 2014 de la Mesa de las Cortes de Castilla y León.

La elaboración del Informe Previo fue encomendada a la Comisión de Trabajo de Mercado Laboral, que lo analizó en su sesión de 21 de junio de 2022, dando traslado a la Comisión Permanente que, en sesión celebrada el 27 de junio de 2022, lo informó favorablemente y trasladó al Pleno del CES, que en su sesión de 30 de junio lo aprobó por unanimidad.

I.- Antecedentes

a) De la Unión Europea:

- Reglamento (UE) N.º 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 por el que se crea la organización común de mercados de los productos agrarios y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79 (CE) n.º 1037/2001 y (CE) n.º 1234/2007.
- Reglamento Delegado (UE) 2016/232 de la Comisión de 15 de diciembre de 2015 que completa el Reglamento (UE) N.º 1308/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a determinados aspectos de la cooperación entre productores.



b) Estatales:

- Constitución española de 27 de diciembre de 1978 que, en su artículo 129.2, proclama que *“los poderes públicos promoverán eficazmente diversas formas de participación en la empresa y fomentarán, mediante una legislación adecuada, las sociedades cooperativas;”* y en su artículo 148.1. 17º establece que las Comunidades Autónomas puedan asumir competencias en materia de *“La agricultura y ganadería, de acuerdo con la ordenación general de la economía”*
- Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre Régimen Fiscal de las Cooperativas.
- Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas (última modificación por Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables).
- Ley 12/2013, de 2 de agosto, de medidas para mejorar el funcionamiento de la cadena alimentaria (modificada por Ley 16/2021, de 14 de diciembre, por la que se modifica la Ley 12/2013, de 2 de agosto, de medidas para mejorar el funcionamiento de la cadena alimentaria).
- Ley 13/2013, de 2 de agosto, de fomento de la integración de cooperativas y de otras entidades asociativas de carácter agroalimentario (última modificación por Ley 25/2015, de 28 de julio, de mecanismo de segunda oportunidad, reducción de la carga financiera y otras medidas de orden social).
Particularmente su Capítulo II sobre “Entidades Asociativas Prioritarias” (artículos 3 y 4).
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Real Decreto 1776/1981, de 3 de agosto, por el que se aprueba el estatuto que regula las sociedades agrarias de transformación y Orden Ministerial de 14 de septiembre de 1982, que desarrolla el Real Decreto 1776/1981, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Estatuto que regula las Sociedades Agrarias de Transformación.
- Real Decreto 550/2014, de 27 de junio, por el que se desarrollan los requisitos y el procedimiento para el reconocimiento de las Entidades Asociativas Prioritarias y para su inscripción y baja en el Registro Nacional de Entidades Asociativas Prioritarias,



- previsto en la Ley 13/2013, de 2 de agosto (modificado por Real Decreto 161/2019, de 22 de marzo).
- Real Decreto 319/2015, de 24 de abril, sobre declaraciones obligatorias a efectuar por primeros compradores y productores de leche y productos lácteos de vaca, oveja y cabra (modificado por Real Decreto 374/2022, de 17 de mayo).
 - Real Decreto 1009/2015, de 6 de noviembre, por el que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones destinadas al fomento de la integración de entidades asociativas agroalimentarias de ámbito supraautonómico (última modificación por Real Decreto 113/2022, de 8 de febrero).
 - Real Decreto 532/2017, de 26 de mayo, por el que se regulan el reconocimiento y el funcionamiento de las organizaciones de productores del sector de frutas y hortalizas.
 - Real Decreto 95/2019, de 1 de marzo, por el que se establecen las condiciones de contratación en el sector lácteo y se regula el reconocimiento de las organizaciones de productores y de las organizaciones interprofesionales en el sector, y por el que se modifican varios reales decretos de aplicación al sector lácteo (modificado por Real Decreto 374/2022, de 17 de mayo).
 - Real Decreto 1154/2021, de 28 de diciembre, por el que se regula el reconocimiento de las organizaciones de productores y sus asociaciones de determinados sectores ganaderos y se establecen las condiciones para la negociación contractual por parte de estas organizaciones y sus asociaciones.
 - Real Decreto 113/2022, de 8 de febrero, por el que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones para el fomento de acciones de transferencia de conocimientos e información y adquisición de competencias en digitalización, y para el asesoramiento, gestión y sustitución, destinadas al sector agroalimentario, en el marco del Programa Nacional de Desarrollo Rural 2014-2020, y se aprueba su convocatoria para los ejercicios 2022 y 2023.
 - Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) Agroalimentario, aprobado en Consejo de Ministros de 8 de febrero de 2022: <https://bit.ly/3zlodZP>

c) De Castilla y León:



- Estatuto de autonomía de Castilla y León, aprobado por Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, particularmente sus artículos 70.1. 14º y 28º que recogen como competencias exclusivas de la Comunidad de Castilla y León, las materias *de “Agricultura, ganadería e industrias agroalimentarias, de acuerdo con la ordenación general de la economía”*; y de *“cooperativas y entidades asimilables,”* respectivamente. Además, el artículo 16 recoge entre los principios rectores de las políticas públicas, el de *“El desarrollo de todas las formas de actividad empresarial, con especial atención a la pequeña y mediana empresa y a los emprendedores autónomos, y el fomento de las iniciativas de la economía social, especialmente al cooperativismo y su promoción”* (apartado 5).
- Ley 4/2002, de 11 de abril, de cooperativas de la Comunidad de Castilla y León (modificada por Ley 2/2018, de 18 de junio, por la que se modifica la Ley 4/2002, de 11 de abril, de Cooperativas de la Comunidad de Castilla y León). Muy especialmente Título II, Capítulo I, Sección Cuarta (*“Las Cooperativas Agroalimentarias”*, artículos 113 y 114).
- Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León (última modificación por Ley 1/2021, de 22 de febrero, de Medidas Tributarias, Financieras y Administrativas). Muy especialmente el Libro Tercero, Título II, Capítulo II *“Cooperativas agrarias”* (artículos 158 a 159) En concreto del artículo 158.3 de dicha Ley, que dispone: *“Reglamentariamente se regularán las entidades asociativas agroalimentarias prioritarias de carácter regional, así como las medidas que se determinen para su promoción y para los socios, agricultores y ganaderos integrados en las mismas.”*
- Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre entidades asociativas agroalimentarias prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León, cuya modificación se prevé por el presente Proyecto tras su entrada en vigor como Decreto.
- Decreto 19/2015, de 5 de marzo, por el que se regula el Registro de Explotaciones Agrarias de Castilla y León.
- Decreto 20/2015, de 5 de marzo, por el que se regula el reconocimiento, la extensión de normas y la inscripción en el registro de organizaciones interprofesionales agroalimentarias de Castilla y León.
- Decreto 45/2016, de 7 de diciembre, de la comisión de política agraria y agroalimentaria y de los órganos consultivos en el ámbito agrario y agroalimentario de Castilla y León.



- Orden de 6 de noviembre de 1996, de la Consejería de Agricultura y Ganadería, por la que se crea y regula el Registro de Sociedades Agrarias de Transformación de la Comunidad de Castilla y León (BOCyL de 26 de noviembre de 1996).
- Orden AYG/462/2015, de 28 de mayo, por la que se desarrolla el Decreto 19/2015, de 5 de marzo, que regula el Registro de Explotaciones Agrarias de Castilla y León.
- Orden AGR/418/2020, de 26 de mayo, por la que se establecen las bases reguladoras del régimen de ayudas para promoción del dimensionamiento y planificación del cooperativismo agroalimentario, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (modificada por Orden AGR/702/2021, de 1 de junio, por la que se modifican las bases reguladoras del régimen de ayudas para promoción del dimensionamiento y planificación del cooperativismo agroalimentario, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León).
- Orden AGR/1512/2021, de 1 de diciembre, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en las diferentes líneas de ayuda del Plan Agricultura y Ganadería Joven de Castilla y León.

d) De otras comunidades autónomas:

Podemos mencionar las siguientes normas de rango reglamentario o inferior análogas al Proyecto de Decreto que se nos somete a Informe:

- *Andalucía:* Decreto 188/2017, de 21 de noviembre, por el que se regulan las Entidades Asociativas Prioritarias Agroalimentarias de Andalucía y se crea su Registro. También Orden de 6 de abril de 2020, por la que se modifica el Anexo I del Decreto 188/2017, de 21 de noviembre, por el que se regulan las Entidades Asociativas Prioritarias de Andalucía y se crea su registro y Orden de 27 de abril de 2021, por la que se modifica el Anexo III del Decreto 188/2017, de 21 de noviembre, por el que se regulan las entidades asociativas prioritarias de Andalucía y se crea su Registro.
- *Castilla la Mancha:* Decreto 77/2016, de 13/12/2016, por el que se establecen los requisitos para el reconocimiento de entidades asociativas prioritarias de interés regional de Castilla-La Mancha (Eapir) y se crea su registro.
- *Extremadura:* Decreto 86/2021, de 14 de julio, por el que se regulan las entidades agroalimentarias prioritarias de Extremadura y su registro.



e) Otros:

- Espacio específico sobre “Organizaciones de productores y organizaciones interprofesionales” dentro de la web de la Comisión Europea: <https://bit.ly/395xFGk>
- “Principales disposiciones aplicables a la leche y los productos lácteos” (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación): <https://bit.ly/3NDjiYu>
- “Plan Estratégico del Cooperativismo Agroalimentario de Castilla y León 2019-2023” (febrero de 2019): <https://bit.ly/3Mr6nra>
- “Plan de Agricultura y Ganadería Joven de Castilla y León 2021-2023”: <https://bit.ly/399Hva4>
- Informe Previo del CES de Castilla y León 2/2001 sobre el Anteproyecto de Ley de Cooperativas de Castilla y León (posterior Ley 4/2002, de 11 de abril): <https://bit.ly/3znhclo>
- Informe Previo del CES de Castilla y León 12/2013 sobre el Anteproyecto de Ley Agraria de Castilla y León (posterior Ley 1/2014, de 19 de marzo): <https://bit.ly/3tmNJJK>
- Informe Previo del CES de Castilla y León 1/2015 sobre el Proyecto de Decreto por el que se regula el reconocimiento, la extensión de normas y la inscripción en el Registro de Organizaciones Interprofesionales Agroalimentarias de Castilla y León (posterior Decreto 20/2015, de 5 de marzo): <https://bit.ly/3mqk0wv>
- Informe Previo del CES de Castilla y León 7/2016 sobre el Proyecto de Decreto sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León (posterior Decreto 34/2016, de 22 de septiembre): <https://bit.ly/3Q5dys9>
- Informe Previo del CES de Castilla y León 11/2017 sobre el Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 4/2002, de 11 de abril, de Cooperativas de la Comunidad de Castilla y León (posterior Ley 2/2018, de 18 de junio): <https://bit.ly/3MwK5V5>
- Informe a Iniciativa Propia 1/2022 del CES de Castilla y León sobre “El Sector Agroalimentario en Castilla y León” aprobado en sesión plenaria de 21 de marzo de 2022: <https://bit.ly/3GYZFaN>



- Dictamen 12/2017 del Consejo Económico y Social de Andalucía sobre el Proyecto de Decreto por el que se regulan y se crea el registro de las entidades asociativas prioritarias agroalimentarias de Andalucía (posterior Decreto 188/2017, de 21 de noviembre): <https://bit.ly/3xoctV2>
- Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias (EAPr) reconocidas en Castilla y León (a 27 de mayo de 2022): <https://bit.ly/3xuD7fb>
- Marco estratégico para la integración de las cooperativas agroalimentarias de Navarra (2018-2022): <https://bit.ly/3tpjX85>
- Entidades Asociativas Prioritarias (EAP) reconocidas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (a 8 de abril de 2022): <https://bit.ly/3Q9p9GS>

f) Principal vinculación del Proyecto de Decreto con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de Naciones Unidas (Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015):

A juicio del CES, de entre todos los ODS 2030, la aplicación y desarrollo del Proyecto de Decreto sometido a Informe puede contribuir especialmente al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 2 "*Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible*" y 12 "*Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles*."



**OBJETIVO 2
HAMBRE CERO**



**OBJETIVO 12
PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES**

II.- Estructura del Proyecto de Decreto

El Proyecto de Decreto sometido a informe consta de un Artículo único, y una Disposición Final.



El **Artículo único**, contiene 5 modificaciones del Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, en síntesis:

Del Artículo 3 sobre Requisitos para el reconocimiento como entidad asociativa agroalimentaria prioritaria de Castilla y León, propone 2 modificaciones:

Se incorpora un tercer párrafo a la letra f) del apartado 1, en el que se añade una precisión que flexibiliza el número de socios exigible cuando la entidad que pretenda el reconocimiento esté configurada como primer comprador de leche (Apartado Uno del Artículo único del Proyecto de Decreto).

El segundo párrafo de la letra a) apartado 2, que matiza lo que debe incluirse en el concepto de acuerdos intercooperativos, excluyendo los importes de las operaciones con los socios, a efectos de computar el 50% de las ventas totales de la cooperativa vendedora o al menos el 50% de los abastecimientos totales de la cooperativa compradora (Apartado Dos del Artículo único del Proyecto de Decreto).

Del artículo 7 sobre Mantenimiento del reconocimiento se prevé una modificación de su apartado 1, sobre la documentación a presentar cada ejercicio para mantener la condición de entidades agroalimentarias prioritarias de Castilla y León, incorporándose los planes estratégicos y modelos de negocio, y los programas de mejora profesional (Apartado Tres del Artículo único del Proyecto de Decreto).

Se añade una disposición adicional sobre publicidad activa en el Decreto 34/2016 (Apartado Cuatro del Artículo único del Proyecto de Decreto).

Se añade una disposición transitoria relativa al cumplimiento de los requisitos que se incorporan en la letra a) del nuevo apartado 1 del artículo 7 (Apartado Cinco del Artículo único del Proyecto de Decreto).

La **Disposición Final** del Proyecto de Decreto dispone la entrada en vigor del texto que informamos al día siguiente al de su publicación como Decreto en el Boletín Oficial de Castilla y León (BOCyL).

III.- Observaciones Generales.

Primera. – Como es sabido, la Ley 13/2013, de 2 de agosto, de fomento de la integración de cooperativas y de otras entidades asociativas de carácter agroalimentario creó en su Capítulo



II (artículos 3 y 4) la figura de la “Entidad Asociativa Prioritaria” (EAP), cuyos requisitos para su reconocimiento se concretaron posteriormente a través del desarrollo reglamentario efectuado por el Real Decreto 550/2014, de 27 de junio. Precisamente esta última norma dispone (art. 1) que pueden tener tal condición de EAP *“las sociedades cooperativas agroalimentarias, las cooperativas de segundo grado, los grupos cooperativos, las sociedades agrarias de transformación, las organizaciones de productores con personalidad jurídica propia, reconocidas de acuerdo con la normativa comunitaria en el ámbito de la Política Agraria Común y las entidades civiles o mercantiles, siempre que más del 50 por ciento de su capital social pertenezca a sociedades cooperativas, a organizaciones de productores o a sociedades agrarias de transformación.”*

El reconocimiento de tal condición supone contar con una situación de preferencia, de acuerdo con la normativa específica contenida en las bases reguladoras de cada convocatoria, en una multitud de aspectos que abarcan toda la actividad de las cooperativas agroalimentarias (entre los que, con arreglo al artículo 4 de la Ley 13/2013 estarían los procedimientos de gestión y comercialización, acceso a actividades formativas y de cooperación, mejora de la competitividad, internacionalización, promoción, I+D+i, etc.).

Se pretende así promover el aumento de la dimensión de las cooperativas agroalimentarias, puesto que este sector presenta una atomización con respecto a la media europea, y siendo ésta quizás la principal debilidad del cooperativismo agroalimentario, lo que supone un obstáculo para que estas entidades puedan ser más competitivas y tener un mayor peso relativo dentro de la actividad productiva con lo que ello conlleva además de que no puedan desarrollarse plenamente las externalidades positivas de estas formas societarias (dinamización económica y laboral del medio rural, fijación de población en ámbitos territoriales de acusada despoblación, desarrollo de medidas de producción y consumo sostenibles, aportación de seguridad y valor a la cadena agroalimentaria, etc.).

Segunda. – En base a esta figura estatal las Comunidades Autónomas han venido regulando figuras análogas en sus respectivos ámbitos territoriales y con finalidades similares. A este respecto resulta muy relevante acudir al apartado 5 del artículo 2 del ya citado Real Decreto 550/2014, de 27 de junio puesto que señala cuándo una posible EAP cuenta con un ámbito de actuación supra-autonómico, funcionando esta circunstancia como un ámbito de exclusión, en tanto que cuando la entidad no exceda del ámbito autonómico deberá acogerse a la figura de protección existente en la correspondiente Comunidad Autónoma.



Así, una posible EAP cuenta con tal carácter supra-autonómico básicamente cuando se dé alguna de las dos siguientes condiciones:

- Dispone de socios y operaciones, en términos económicos, en más de una CCAA, sin que el número de socios participantes en el reconocimiento exceda del 90 por ciento en el ámbito de una concreta.
- Su volumen de operaciones, en términos económicos, no excede del 90 por ciento en una CCAA concreta y dispone de socios participantes en el reconocimiento en más de una CCAA.

Tercera. – Nuestra Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León en su artículo 158 sobre “*Promoción del Cooperativismo Agrario*” prevé promover Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias (EAPr) mediante regulación reglamentaria, lo que se efectuó en virtud del Decreto 34/2016, de 22 de septiembre remitiéndonos a nuestro Informe Previo 7/2016 respecto a las consideraciones que efectuamos en el momento de analizar tal norma en su fase de Proyecto.

Recordemos que, con arreglo al artículo 1 del Decreto 34/2016, pueden adquirir tal condición de EAPr:

- Las sociedades cooperativas agroalimentarias de primer y segundo grado. Como es sabido las sociedades cooperativas de primer grado están integradas como mínimo por tres socios que realicen actividad cooperativizada mientras que las de segundo grado están constituidas como mínimo por dos cooperativas (tal y como resulta del artículo 5 de la Ley 4/2002 de Cooperativas de la Comunidad de Castilla y León).
- Las sociedades agrarias de transformación (SAT). Las SAT son sociedades civiles de finalidad económico-social en orden a la producción, transformación y comercialización de productos agrícolas, ganaderos o forestales, la realización de mejoras en el medio rural, promoción y desarrollo agrarios y la prestación de servicios comunes que sirvan a aquella finalidad (artículo 1 del Real Decreto 1776/1981 por el que se aprueba el estatuto que regula las SAT).
- Las organizaciones de productores con personalidad jurídica propia, de acuerdo con la definición del artículo 152 del Reglamento (UE) n.º 1308/2013 del Parlamento



Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013, por el que se crea la organización común de mercados de los productos agrarios.

Cuarta. – Al margen de una modificación muy específica relativa al sector lácteo, el Proyecto de Decreto que ahora informamos busca tanto conseguir un mejor dimensionamiento de las sociedades cooperativas a través de alianzas externas mediante una mejor regulación de los acuerdos intercooperativos como impulsar los mecanismos de crecimiento interno de las cooperativas en sí mismas, potenciando la profesionalización y especialización laboral de las personas que las integran. Recordemos que, en virtud de los acuerdos intercooperativos *“la cooperativa y sus socios podrán realizar operaciones de suministro, entregas de productos o servicios con la cooperativa firmante del acuerdo, teniendo tales hechos la misma consideración que las operaciones cooperativizadas con los propios socios”* como dispone el artículo 128 de la Ley 4/2002, de 11 de abril, de Cooperativas de la Comunidad de Castilla y León.

Quinta.- Este Consejo considera adecuado el enfoque descrito (prestando atención tanto a la dimensión interna como externa de las sociedades cooperativas agroalimentarias) a la hora de modificar el Decreto 34/2006, puesto que se debe seguir insistiendo en aumentar la competitividad del sector cooperativo agroalimentario y conseguir una mayor concentración de la oferta en origen, potenciando los grupos comercializadores de base cooperativa y agrupacional con capacidad para operar en toda la cadena agroalimentaria, máxime cuando la reciente crisis de la COVID-19 ha evidenciado la importancia estratégica de contar con unos sectores agropecuario y agroalimentario potentes capaces de aportar seguridad alimentaria a toda la población.

IV.- Observaciones Particulares.

Primera. – Como hemos apuntado en las *Observaciones Generales* de este Informe, en el Artículo Único del Proyecto de Decreto que informamos se llevan a cabo cinco modificaciones del Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León. La primera de ellas añade un nuevo párrafo al **artículo 3.1.f)** de dicho decreto, estableciendo la necesidad de acreditar un mínimo de ciento veinticinco socios en la entidad que pretenda el reconocimiento si esta, está configurada como primer comprador de leche según lo definido en la normativa sectorial de



aplicación de ámbito nacional. Según la Memoria que acompaña al Proyecto de Decreto, la reducción del número de personas socias en las entidades que pretendan el reconocimiento está motivado en un ajuste a la realidad que está experimentando el sector lechero, con una reducción del número de unidades productivas (relacionado con el dimensionamiento de las explotaciones y el mantenimiento de los volúmenes de leche producida). En el CES valoramos positivamente esta modificación, cuyo fin es adaptarse a la realidad de este sector.

Por otra parte, en cuanto al concepto de “primer comprador de leche” el artículo 2 del Real Decreto 95/2019, de 1 de marzo lo define como *el “operador que compra leche cruda a productores de leche de vaca, oveja y cabra para: Someterla a recogida, envasado, almacenamiento, refrigeración o transformación, aunque lo haga por cuenta de otros; Venderla a una o varias empresas que traten o transformen leche u otros productos lácteos”* y aunque consideramos apropiado que el Proyecto de Decreto se remita a la pertinente normativa sectorial sí que estimamos que sería recomendable contener una mínima explicación en la Exposición de Motivos para facilitar la interpretación de esta modificación y dado su carácter muy específico.

Segunda. – El segundo punto del Artículo Único modifica el segundo párrafo **del artículo 3.2.a)**, que se refiere la obtención del reconocimiento de EAPr a través de acuerdos intercooperativos y a los porcentajes de compras o ventas a la entidad reconocida para obtener el reconocimiento. La modificación introduce *“excluyendo en ambos casos los importes de las operaciones con los socios”*. Según la Memoria que acompaña al Proyecto de Decreto, con esta modificación *“las operaciones que se considerarán a efectos de dar validez al acuerdo serán las que no se realicen con los socios, logrando así que el acuerdo integre volumen de negocio que anteriormente se realizaba con otros proveedores o clientes externos a las cooperativas”*. En el CES consideramos adecuada esta medida, entendiendo que favorece un mayor dimensionamiento de estas entidades y responde al espíritu que de tales acuerdos intercooperativos recoge nuestra Ley 4/2002 de Cooperativas.

Tercera. - La tercera modificación relativa al apartado 1 del **artículo 7** introduce más requisitos para mantener el reconocimiento de las EAPr de Castilla y León, además de los que ya establecía el Decreto 34/2016.



En el apartado 1.a) se introduce que las entidades reconocidas como EAPr por cumplir los requisitos del artículo 3.1 deberán elaborar un plan estratégico y de modelo de negocio, participar anualmente en un programa de mejora profesional sobre innovación, así como participar anualmente en un programa de mejora profesional sobre alguna de las materias siguientes: gestión de cooperativas, comercialización, internacionalización y bioeconomía, y acreditar el compromiso del consejo rector de recibir formación específica dirigida a adquirir conocimientos y habilidades para una mejor capacitación para la toma de decisiones (tal y como se establece en el artículo 3.1.c). Es importante señalar que respecto de ambos programas el Proyecto de Decreto prevé que sus contenidos y alcance mínimos se establecerán mediante orden de la Consejería competente en materia agraria y no quedando claro si se dictará una orden por programa o podría dictarse una única orden.

Por su parte, en el apartado 1.b) de este artículo 7, se establece que además de presentar anualmente documentación al órgano directivo central competente en materia de asociacionismo agrario que ya establecía el Decreto 34/2016 (relación de socios, relación de entidades con las que ha suscrito acuerdos y Memoria económica y social anual e informe auditor) se ha de presentar además con la modificación por el texto que informamos el Plan estratégico y modelo de negocio, la relación de personas que han recibido los programas de mejora profesional y sus certificados de participación, así como la relación de personas que han recibido la formación a la que se refiere el artículo 3.1.c).

Según la Memoria que acompaña a la solicitud de Informe Previo, la reforma abordada en el Proyecto de Decreto que informamos persigue que los profesionales que desempeñen su actividad en las EAPr mejoren sus habilidades, para que, en una instancia posterior, esa mayor profesionalización confluya en un aumento de la cuota de mercado y volumen de negocio de dichas entidades.

En el CES valoramos favorablemente la inclusión de medidas cuya finalidad sean la profesionalización del sector y la mejora de la competitividad, máxime cuando vienen a dar cumplimiento a medidas de actuación conducentes a la consecución de los retos estratégicos establecidas en el Plan Estratégico del Cooperativismo Agroalimentario de Castilla y León 2019-2023, como ocurre concretamente con la Medida 2.4 relativa a inclusión, como requisito obligatorio, para mantener el reconocimiento de la condición de EAPr, la elaboración de un Plan Estratégico y modelo de negocio, y la Medida 5.5 Inclusión como requisito obligatorio la participación en el Plan anual de formación para mantener el reconocimiento de EAPr, mediante la modificación del Decreto 33/2016.



Cuarta. – Por su parte, la cuarta modificación del Artículo Único viene a introducir una Disposición Adicional relativa a publicidad activa, estableciendo que la información pública y los datos que se generen en aplicación de la norma que informamos se deberán poner a disposición del portal de gobierno abierto, estableciendo además que se debe garantizar la protección de datos de las personas a las que se refiera la información.

En el CES consideramos adecuada la introducción de esta disposición adicional, entendiéndolo que obedece al cumplimiento de lo establecido en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, y a la Ley 3/2015, de 4 de marzo, de Transparencia y Participación Ciudadana de Castilla y León, así como en el Acuerdo 1/2020, de 16 de enero, de la Junta de Castilla y León, sobre el catálogo de información pública para dar cumplimiento a las obligaciones de publicidad activa en el Portal de Gobierno Abierto de la Junta de Castilla y León. Asimismo, consideramos que la garantía de la protección de datos sirve para dar cumplimiento a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y su normativa de desarrollo.

Quinta. – La modificación quinta del Artículo Único consiste en la inclusión de una disposición transitoria. De este modo se establece un régimen transitorio máximo de veinticuatro meses desde el 1 de mayo de 2022 (fecha que entendemos en el CES que será modificada en el Decreto, pues en todo caso no podrá ser anterior a la entrada en vigor del mismo) para las entidades reconocidas pero que no reúnan el requisito de elaborar un plan estratégico y de modelo de negocio (recogido como requisito 1º del artículo 7.1.a). En el propio requisito se establece asimismo un plazo de veinticuatro meses desde el reconocimiento. En el CES consideramos que pueden plantearse dudas debido a que el periodo transitorio coincide con el periodo regulado en el articulado, aunque no tenga lugar desde la misma fecha, por lo que entendemos que podría aclararse en la norma.

Asimismo se establece un periodo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2023 para acreditar los requisitos de participar anualmente en un programa de mejora profesional sobre innovación, participar en un programa de mejora profesional sobre gestión de cooperativas, comercialización, internacionalización y bioeconomía, y acreditar el compromiso del consejo rector de recibir formación específica dirigida a adquirir conocimientos y habilidades para una mejor capacitación para la toma de decisiones (requisitos 2º, 3º, y 4º del artículo 7.1.a). En el



CES consideramos adecuado que se establezca este periodo transitorio a fin de permitir a las sociedades cooperativas, y en especial a las de pequeño tamaño, adaptarse al cambio normativo. Ahora bien, llamamos a que con la mayor brevedad posible se dicte la orden u órdenes de desarrollo de los dos programas de mejora profesional que introduce el Proyecto de Decreto para precisamente facilitar el cumplimiento de las condiciones requeridas dentro del plazo transitorio.

V. Conclusiones y Recomendaciones:

Primera. – Esta Institución valora positivamente el Proyecto de Decreto puesto que aunque la modificación que prevé sobre el Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León no es en principio de gran profundidad, sí que la consideramos adecuada para aumentar la competitividad y tamaño de las sociedades cooperativas agroalimentarias de nuestra Comunidad, lo que siendo de ordinario importante y una finalidad perseguida por los poderes públicos parece más oportuno en el contexto actual, debido, entre otras circunstancias a:

- La necesidad de contar con un sector agroalimentario consolidado para aportar seguridad alimentaria, como recientemente ha evidenciado la crisis de la COVID-19 y ante la actual coyuntura derivada de la invasión de Ucrania por Rusia y las previsibles dificultades que ello puede acarrear en la producción de alimentos;
- La reciente aprobación del PERTE Agroalimentario, muestra clara de la conveniencia de promoción de este sector, dada su importancia no sólo desde un punto de vista económico sino por su vertiente social, medioambiental y de seguridad en la cadena alimentaria, y para lo que se prevén hasta 1.003 millones € de inversión pública a desarrollar en actuaciones englobadas en tres ejes (Fortalecimiento industrial, Digitalización, I+D+i).
- Dar respuesta a alguno de los aspectos recogidos en el Plan Estratégico del Cooperativismo Agroalimentario de Castilla y León 2019-2023.

Segunda. – En el CES queremos destacar la importancia de las entidades asociativas agroalimentarias prioritarias de carácter regional como elementos clave de competitividad y



sostenibilidad en nuestro territorio. Ya la Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León dedicaba su libro tercero la calidad diferenciada de la producción agroalimentaria y la comercialización de la producción agraria. En particular, respecto a las cooperativas agrarias, se ponía de manifiesto la importancia de estas organizaciones en la comercialización agraria y se fijaba como objetivo de las políticas públicas la mejora en la dimensión de las mismas (artículos 158 y 159).

En el CES resaltamos la aportación de estas entidades al sostenimiento del medio rural, por su importancia económica y social en el territorio, así como al desarrollo sostenible de la industria agroalimentaria de Castilla y León.

Tercera. – Tal y como se ha apuntado en el recientemente publicado Informe a Iniciativa Propia 1/2022 sobre El Sector Agroalimentario en Castilla y León, en nuestra Comunidad *la proporción de empresas del sector (agroalimentario) con forma jurídica de Sociedad Anónima y/o con más de 15 años es notablemente superior a sus análogas para el resto de España. Este hecho puede interpretarse como una ventaja derivada del mayor grado de consolidación, profesionalización y madurez de la industria de la comunidad. En cambio, la proporción de empresas con forma jurídica de Sociedad Cooperativa en Castilla y León es notablemente inferior al del resto de España. El CES considera necesario que se desarrollen medidas para incentivar la creación de sociedades cooperativas, así como para el sostenimiento y desarrollo de las existentes.*

En este sentido, el CES considera igualmente necesario que se desarrollen medidas para incentivar el dimensionamiento y las colaboraciones empresariales de las sociedades cooperativas, valorando positivamente por esta razón el Proyecto de Decreto que informamos.

Además, en el CES consideramos necesario fomentar la competitividad y la adaptación de las cooperativas a las necesidades y demandas del mercado. Para este fin, pensamos en el CES, es destacable la importancia del Plan Estratégico del Cooperativismo Agroalimentario de Castilla y León 2019-2023, cuya misión es impulsar un modelo cooperativo empresarial, profesionalizado, con dimensión relevante, competitivo, generador de valor de los productos agrícolas, ganaderos o forestales, que contribuya a mejorar la rentabilidad de los agricultores y ganaderos socios y al desarrollo sostenible del sector agroalimentario y del medio rural.



Cuarta. – En el citado Plan Estratégico del Cooperativismo Agroalimentario de Castilla y León se apunta que el grado de desarrollo empresarial y cooperativo del conjunto de cooperativas en nuestra Comunidad es muy dispar, de modo que coexisten empresas cooperativas de una importante dimensión, orientadas al mercado, con cierto grado de internacionalización, con pequeñas cooperativas sin prácticamente estructura. En este sentido ya el artículo 158.2 de la Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León establecía que la consejería competente en materia agraria impulsará la mejora en la dimensión de las entidades asociativas agroalimentarias, particularmente de las cooperativas agroalimentarias, como medio para favorecer la vertebración del mundo rural y mejorar la posición de las mismas en los mercados. En el CES consideramos la importancia del diseño de incentivos para lograr una mayor dimensión de estas entidades, entendiendo que ello repercutirá en una mejora de la competitividad y la eficiencia, de un mayor poder de negociación en la cadena alimentaria, así como una optimización de los costes de producción.

Quinta. – Este Consejo valora favorablemente que se fomente que las entidades asociativas agroalimentarias prioritarias cuenten con una estructura de gestión profesionalizada y una organización adecuada para afrontar retos empresariales y del sector agroalimentario. En el CES consideramos que una profesionalización del personal de las cooperativas reconocidas como EAPr favorecerá la implantación de estrategias productivas, de comercialización y de desarrollo e innovación y favorecerá que estas entidades se adapten a las necesidades de los mercados derivadas de la situación cambiante de la actualidad.

Sexta.- Asimismo, en el citado Informe a Iniciativa Propia sobre El Sector Agroalimentario en Castilla y León del CES recomendamos *seguir desarrollando e implementando medidas para hacer visible el papel de la mujer en el medio rural, promoviendo la formación en materia de igualdad, así como la necesidad de seguir trabajando para incrementar la participación de las mujeres en los órganos rectores de figuras asociativas y cooperativas, y aumentar la presencia de las mujeres jóvenes en la titularidad y la función de jefa de explotación.*

En este sentido, esta Institución manifiesta la importancia de visibilizar el trabajo de las mujeres en la actividad agraria y fomentar la igualdad, propiciando la presencia activa de la mujer en el mundo rural a fin de contribuir a revertir el proceso de despoblación y fijar la



población al territorio. Asimismo, consideramos necesario que se tomen medidas para incrementar la presencia de las mujeres en las entidades asociativas.

Séptima. – En el CES consideramos que el presente y el futuro de la actividad agraria y del medio rural en nuestra Comunidad depende de las personas jóvenes, considerando la importancia de eliminar los obstáculos, tanto de índole económica como de índole social en el emprendimiento de la actividad agraria. Por ello valoramos favorablemente el Plan Agricultura y Ganadería Joven 2021-2023, que, entre sus objetivos estratégicos, está impulsar la incorporación de los jóvenes a la actividad agraria, impulsar la formación y la profesionalización entre los jóvenes agricultores y promover el asociacionismo entre los jóvenes agricultores. Desde este Consejo recomendamos que se trabaje y avance en reforzar las estructuras asociativas agroalimentarias prioritarias y se facilite y se promueva la incorporación de jóvenes titulares de explotaciones agrarias a las entidades asociativas.

Octava. - El CES se remite adicionalmente, en cuanto a Conclusiones y Recomendaciones del presente Informe, a las que puedan desprenderse de las Observaciones Generales y Particulares contenidas en el mismo.

La Secretaria

El Presidente,

Cristina García Palazuelos

Enrique Cabero Morán

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Agricultura,
Ganadería y Desarrollo Rural
Dirección General de Competitividad
de la Industria Agroalimentaria
y de la Empresa Agraria



PROYECTO DE DECRETO ../2021, por el que se modifica el DECRETO 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León.

El sector cooperativo agroalimentario es un eslabón básico en la organización operativa y comercial de numerosas explotaciones agrarias de Castilla y León. Su posición en el sistema agroalimentario permite que se comercialicen de manera conjunta las producciones de las explotaciones de los socios, logrando economías de escala y un mayor poder negociador ante los compradores que usualmente han gozado de una mejor capacidad de negociación que los agricultores y ganaderos individualmente.

Así, el alcanzar un adecuado dimensionamiento de las cooperativas agroalimentarias es el principal objetivo que persigue la administración autonómica en relación con el cooperativismo agroalimentario, para de ese modo ganar poder de negociación dentro de sus relaciones en la cadena agroalimentaria.

Para conseguir ese dimensionamiento adecuado se puede optar por dos estrategias, bien mediante alianzas externas o bien mediante crecimiento interno, de la propia cooperativa. El Decreto 34/2016, que se modifica a través del presente, ya aborda algunos mecanismos de crecimiento externo, y por ello a través de la presente modificación, se ha considerado también necesario impulsar otro tipo de estímulos que fomenten el crecimiento interno.

No obstante, en primer lugar se considera adecuado introducir en la presente modificación una redacción más concreta respecto a los acuerdos intercooperativos, que son uno de los instrumentos mediante los que se consigue un mejor dimensionamiento a través de alianzas externas. En este sentido se precisa que para acceder al reconocimiento a través de acuerdos intercooperativos, dichos acuerdos deben incluir los porcentajes señalados de compras o ventas a la entidad reconocida excluyendo en ambos casos los importes de las operaciones con los socios. De este modo, las operaciones que se considerarán a efectos de dar validez al acuerdo serán las que no se realicen con los socios, logrando así que el acuerdo integre volumen de negocio que anteriormente se realizaba con otros proveedores o clientes externos a las cooperativas.

Por otro lado, el sector lácteo, que tradicionalmente ha sido un sector en el que el movimiento cooperativo está muy arraigado, está experimentando una transformación estructural encaminada a dimensionar las explotaciones ganaderas. Este dimensionamiento de las unidades de producción, unido a un mantenimiento en los volúmenes totales de leche producida, tiene como consecuencia una reducción del número de unidades productivas. Por ello, es aconsejable adaptar la exigencia del número de socios en las entidades que pretendan el reconocimiento a la realidad que está experimentando el sector lechero.



Junta de Castilla y León

Consejería de Agricultura,
Ganadería y Desarrollo Rural
Dirección General de Competitividad
de la Industria Agroalimentaria
y de la Empresa Agraria



Respecto a los mecanismos de crecimiento interno impulsados en la presente modificación, parten de que el mayor activo de cualquier empresa son las personas que la integran, por ello se debe potenciar la competitividad de dichas personas a través de una mayor profesionalización y especialización laboral.

Así, la presente modificación aborda reformas en ese sentido: se persigue que los profesionales que desempeñen su actividad en las Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias mejoren sus habilidades, para que en una instancia posterior, esa mayor profesionalización confluya en un aumento de la cuota de mercado y volumen de negocio de dichas entidades.

Además, estas directrices también se contemplaron en el Plan Estratégico del Cooperativismo Agroalimentario de Castilla y León 2019-2023, documento que la administración autonómica elaboró conjuntamente con la Unión Regional de Cooperativas Agrarias de Castilla y León. En el momento de la aprobación del plan, ya estaban en marcha los instrumentos administrativos reflejados en el Decreto 34/2016, fundamentalmente dirigidos a mejorar el crecimiento externo de estas organizaciones, por lo que la presente modificación es compatible también con las propuestas contempladas en el plan.

Procede, por tanto, modificar el marco legal de las figuras establecidas en el Decreto 34/2016, para estimular el dimensionamiento de las entidades asociativas desde todos los ámbitos posibles, objetivo principal señalado en el artículo 158 de la Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León, en materia de promoción del cooperativismo agroalimentario.

La norma es acorde al principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución de sus objetivos, imponiendo las obligaciones indispensables para los destinatarios.

Igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica puesto que esta norma es coherente con la normativa estatal básica en esta materia, como son la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas, Ley 13/2013, de 2 de agosto, de fomento de la integración de cooperativas y de otras entidades asociativas de carácter agroalimentario así como con la Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León.

En cuanto al principio de transparencia, en su elaboración la norma se ha sometido a los distintos trámites propios de la participación ciudadana en el portal de Gobierno Abierto, como son la consulta pública previa y participación pública, así como trámites de audiencia a los interesados en los que han tenido una participación especialmente activa la Unión Regional de Cooperativas Agrarias de Castilla y León y las Organizaciones Profesionales Agrarias de Castilla y León destinatarios centrales de la norma.

Con respecto al principio de eficiencia, las cargas administrativas se limitan a las necesarias para dar cumplimiento a los objetivos de la norma. Asimismo, respecto al gasto



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Agricultura,
Ganadería y Desarrollo Rural
Dirección General de Competitividad
de la Industria Agroalimentaria
y de la Empresa Agraria



público cabe señalar que no es precisa la modificación de ninguna partida presupuestaria y, por tanto, que el impacto presupuestario es nulo.

El presente decreto se dicta al amparo de las competencias de carácter exclusivo recogidas en el artículo 70.1 del Estatuto de Autonomía en materia de agricultura, ganadería e industrias agroalimentarias (punto 14º) y cooperativas (punto 28º) y de la disposición final sexta de la Ley 1/2014, de 19 de marzo, Agraria de Castilla y León.

En su virtud, la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejero de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, de acuerdo con/oido el dictamen del Consejo Consultivo de Castilla y León, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión de XX de XXXX de 2021

DISPONE

Artículo único. *Modificación del Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León*

Se modifica el Decreto 34/2016, de 22 de septiembre, sobre Entidades Asociativas Agroalimentarias Prioritarias y sus socios prioritarios de Castilla y León en los siguientes términos:

Uno. Se añade un tercer párrafo a la letra f) del apartado 1 del artículo 3, con el siguiente contenido:

"Por otra parte, en el caso que la entidad que pretenda el reconocimiento esté configurada como primer comprador de leche según lo definido en la normativa sectorial de aplicación de ámbito nacional, en referencia al número de socios de la entidad, será suficiente acreditar un mínimo de ciento veinticinco socios."

Dos. Se modifica el segundo párrafo de la letra a) del apartado 2 del artículo 3, pasando a tener la siguiente redacción:

"Para que a efectos del reconocimiento se tenga en cuenta el acuerdo intercooperativo, éste debe de incluir la comercialización a través del mismo de al menos el 50% de las ventas totales de la cooperativa vendedora o al menos el 50% de los abastecimientos totales de la cooperativa compradora, excluyendo en ambos casos los importes de las operaciones con los socios, y debe tener una duración no inferior a cinco años."

Tres. Se modifica el apartado 1 del artículo 7, quedando redactado con el siguiente contenido:

"Para mantener el reconocimiento, las EAPr de Castilla y León deberán:

a) Acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos, además de los señalados en el apartado correspondiente del artículo 3:



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Agricultura,
Ganadería y Desarrollo Rural
Dirección General de Competitividad
de la Industria Agroalimentaria
y de la Empresa Agraria



1º Las entidades reconocidas como EAPr por cumplir los requisitos del artículo 3.1 deberán elaborar un plan estratégico y de modelo de negocio en el plazo de veinticuatro meses desde el reconocimiento. El contenido y marco temporal mínimo de dicho plan se determinará mediante orden por la consejería competente en materia agraria. Cuando se supere el ámbito temporal abarcado por el plan o en su caso por la revisión del mismo se deberá proceder a su actualización, debiendo en cualquier caso presentarse dicho documento ante el órgano competente para mantener el reconocimiento.

2º Las entidades reconocidas como EAPr por cumplir los requisitos del artículo 3.1 deberán participar, anualmente a través del personal directivo, técnico y/o componentes del consejo rector en un programa de mejora profesional sobre innovación, procurando en todo caso que todas las personas que ocupen ese tipo de puestos de trabajo o responsabilidad participen en la actividad señalada. El contenido y alcance mínimo de dicho programa se determinará mediante orden por la consejería competente en materia agraria.

3º Las entidades reconocidas como EAPr por cumplir los requisitos del artículo 3.1 deberán participar, anualmente a través del personal directivo, técnico y/o componentes del consejo rector, en un programa de mejora profesional sobre alguna de las siguientes materias: gestión de cooperativas, comercialización, internacionalización y bioeconomía, procurando en todo caso que todas esas personas participen en alguna de las actividades señaladas. El contenido y alcance mínimo de dicho programa se establecerá mediante orden de la consejería competente en materia agraria.

4º Las entidades reconocidas como EAPr por cumplir los requisitos del artículo 3.2.a), 3.2.b) y 3.2.c) deberán acreditar, para mantener el reconocimiento, haber cumplido con lo señalado en el artículo 3.1.c).

b) Presentar anualmente al cierre de cada ejercicio, la siguiente documentación dirigida al órgano directivo central competente en materia de asociacionismo agrario:

1ª Relación de socios que formen parte de la EAPr, con datos desagregados por sexo.

2ª Relación de entidades con las que ha suscrito acuerdos, incluyendo los productores de éstas.

3ª Memoria económica y social anual e informe auditor correspondiente en caso de que dispongan del mismo.

4ª Plan estratégico y de modelo de negocio, solamente en el caso de no haberlo presentado anteriormente, o ser procedente por superar el ámbito temporal contemplado en el plan o cualquiera de sus revisiones.



**Junta de
Castilla y León**

Consejería de Agricultura,
Ganadería y Desarrollo Rural
Dirección General de Competitividad
de la Industria Agroalimentaria
y de la Empresa Agraria



5ª Relación de personas que han recibido los programas de mejora profesional señalados en los puntos 2º y 3º del anterior apartado, junto a los correspondientes certificados de participación, con datos desagregados por sexos.

6ª Relación de personas que han recibido la formación específica señalada en el artículo 3.1.c). con datos desagregados por sexos.”

Cuatro. Se añade una disposición adicional con el siguiente contenido:

“DISPOSICIÓN ADICIONAL

Publicidad activa.

En aquellos supuestos en que resulte posible, la información pública y datos que se generen en aplicación de la presente norma deberán ser puestas a disposición den el portal de gobierno abierto de la Junta de Castilla y León. Dichos contenidos serán suministrados con el nivel de agregación o disociación de datos que sea preciso para garantizar la protección de las personas a las que se refiera la información.”

Quinto. Se añade una disposición transitoria con el siguiente contenido:

“DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Régimen transitorio.

1. Las entidades ya reconocidas, que no reúnan el requisito 1º de la letra a) del apartado 1 del artículo 7, dispondrán de un periodo transitorio máximo de veinticuatro meses desde el 1 de mayo de 2022, para elaborar el plan estratégico y de negocio.

2. Las entidades ya reconocidas, podrán acreditar los requisitos 2º, 3º y 4º de la letra a) del apartado 1 del artículo 7 hasta el 31 de diciembre del 2023.”

DISPOSICIÓN FINAL.

Entrada en vigor.

El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Castilla y León.

Valladolid, a 11 de enero de 2022.

**EL DIRECTOR GENERAL DE COMPETITIVIDAD DE LA
INDUSTRIA AGROALIMENTARIA Y DE LA EMPRESA AGRARIA.**


Indalecio Escudero Parrilla.
Dirección General de



Consejo
Económico y Social
de Castilla y León

2022



Avda. de Salamanca, nº 51, 5º 6º y 7º planta.
47014 VALLADOLID

Teléfonos 983 394200 – 983 394355

Fax. 983 396 538

cescyl@cescyl.es www.cescyl.es

MEMORIA DE ACTIVIDADES