

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 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





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

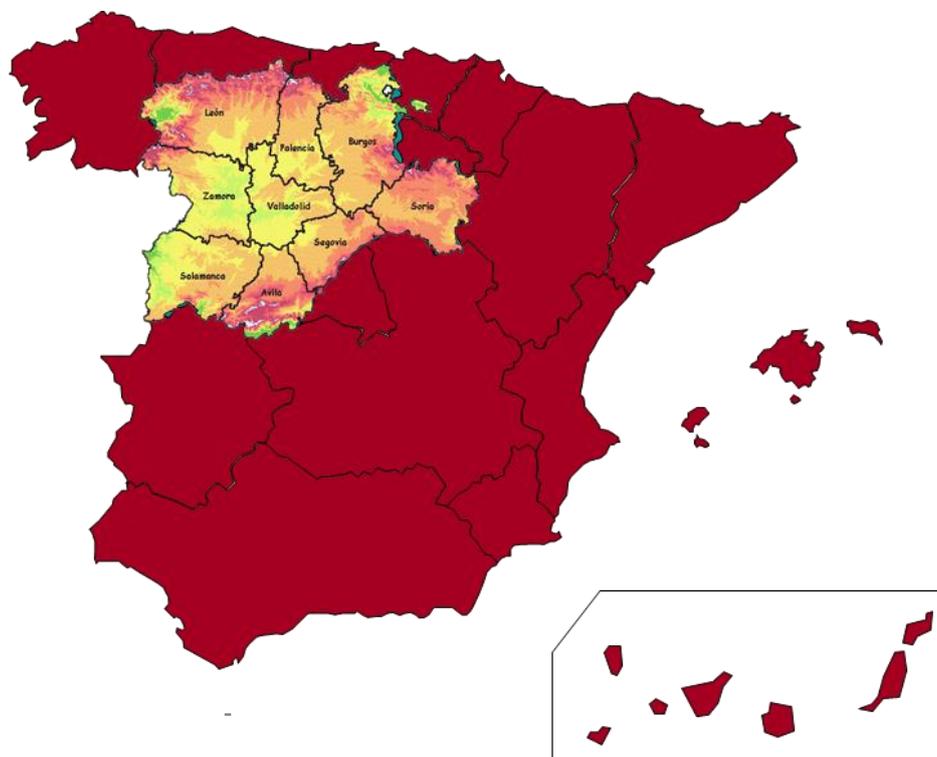
1. MARCO TERRITORIAL Y DEMOGRÁFICO

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

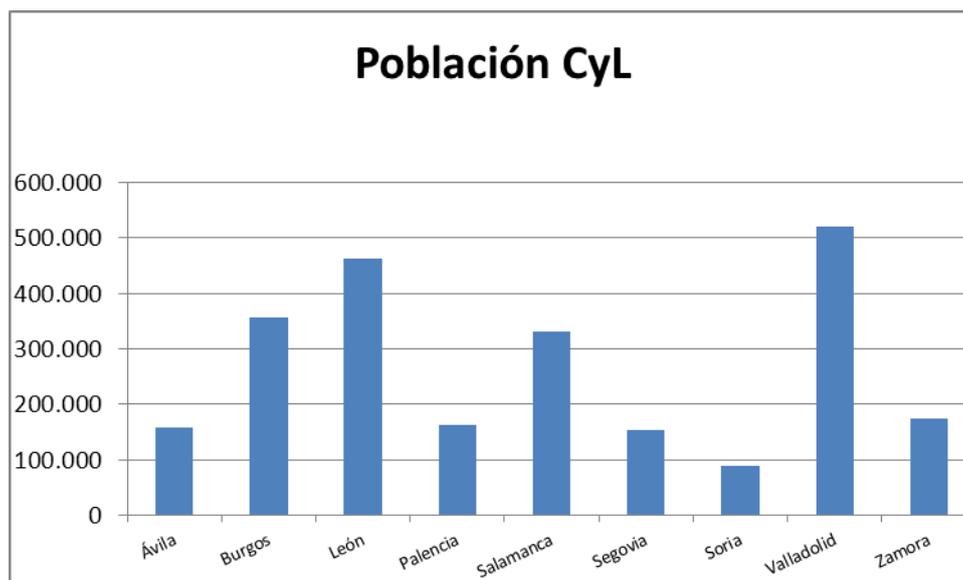
Fuente: INE

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

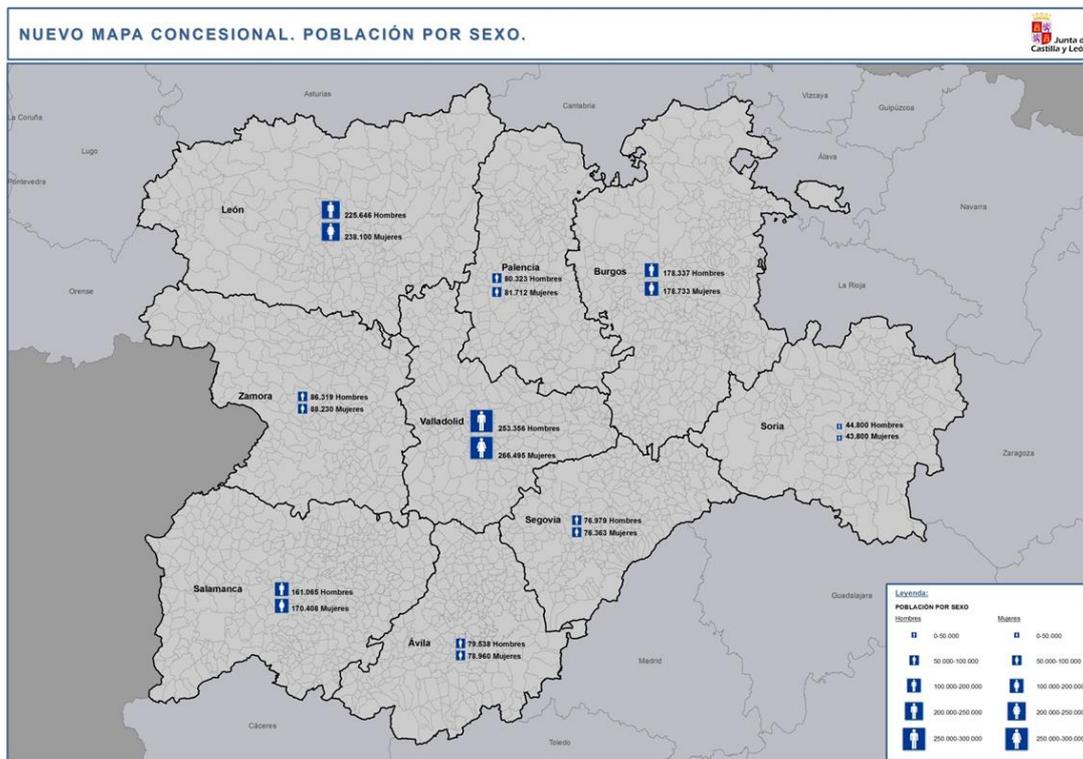
Y desglosada por las 9 provincias que constituyen la Comunidad Autónoma, nos encontramos con los siguientes datos:

	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

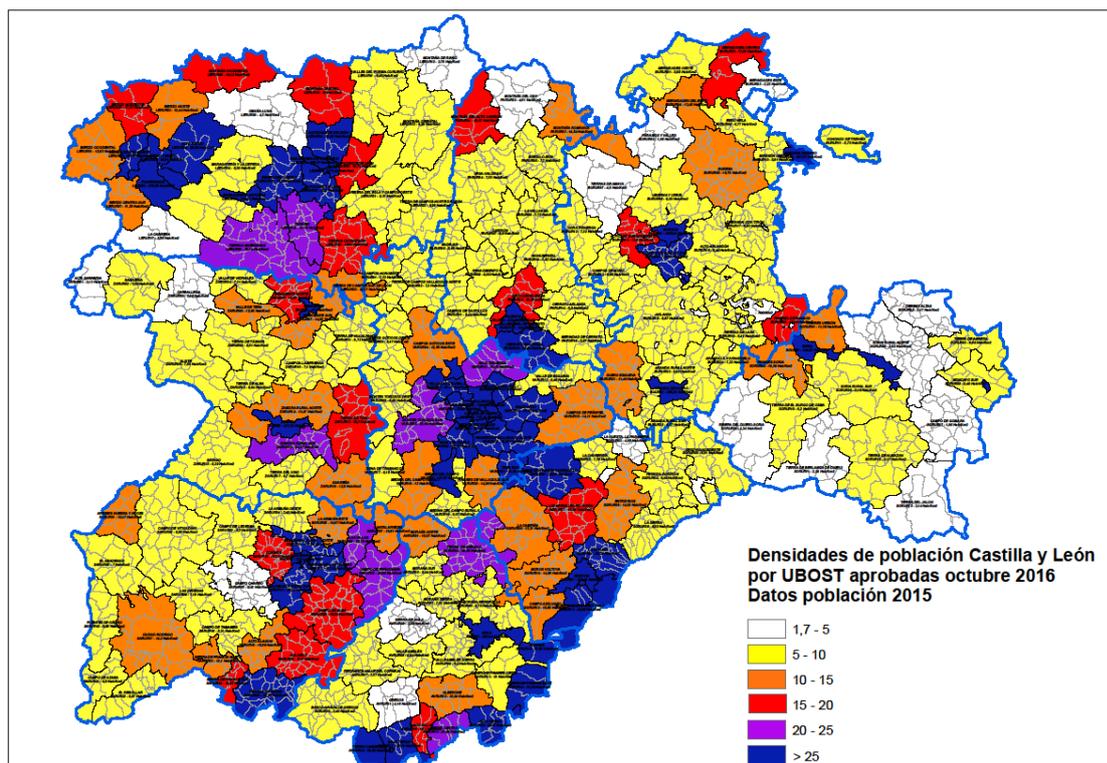
Castilla y León es la sexta Comunidad Autónoma más poblada de España (sólo superada por Andalucía, Cataluña, Comunidad Valenciana, Galicia y Comunidad de Madrid), pero la más extensa de todas, lo que conlleva que tenga una densidad de población muy baja y muy dispersa, lo que dificulta la prestación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

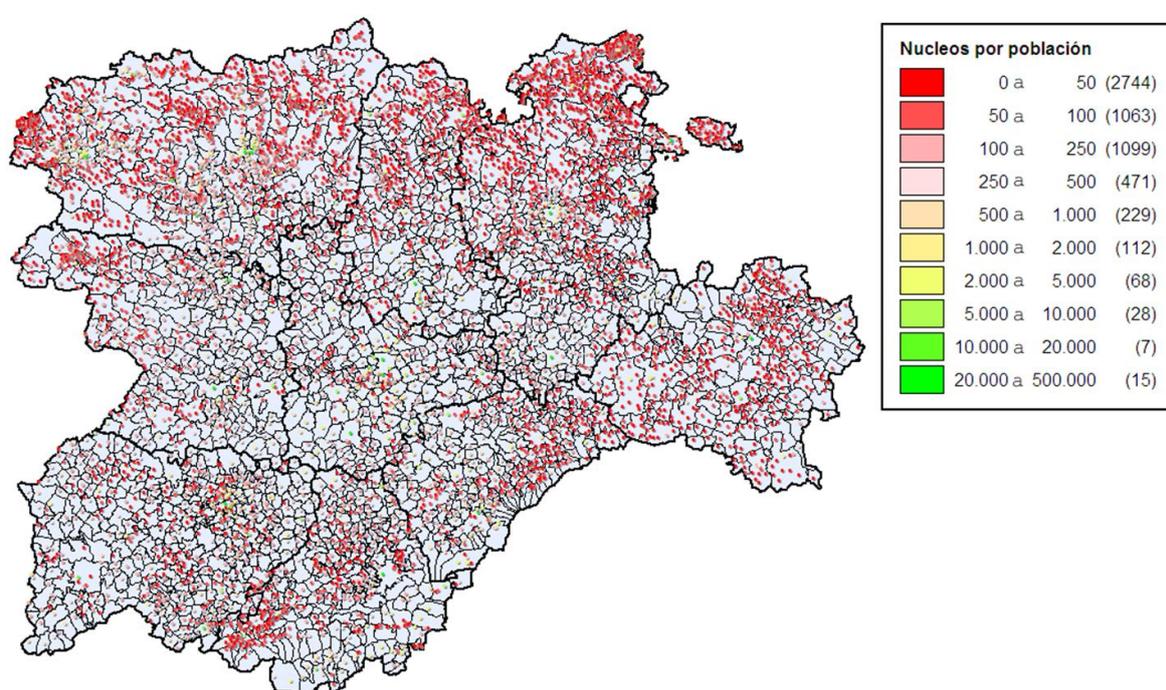
Los municipios de Castilla y León representan casi el 28% de los municipios de España, que cuenta en 2018 con 8.124 municipios.

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).

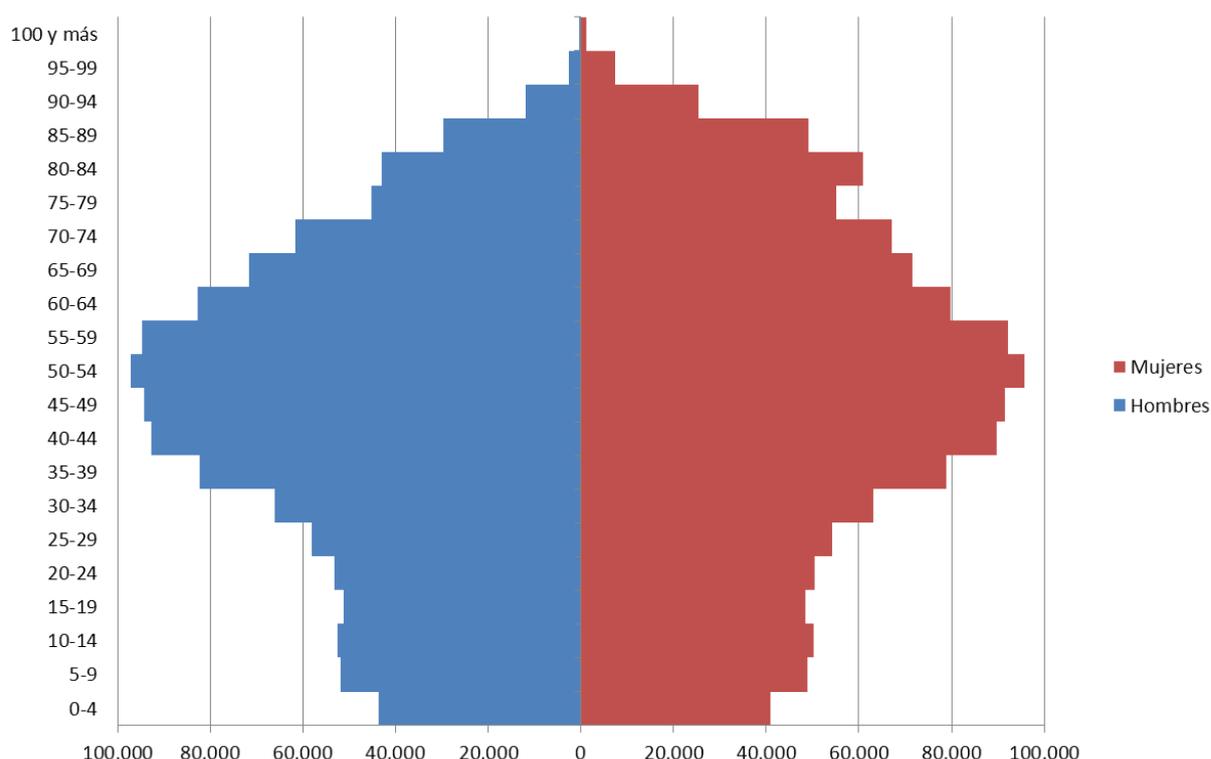
Si se analiza la población de la Comunidad Autónoma por grupo de edad y provincia, durante el año 2018, se observa que a nivel de Castilla y León el grupo de edad mayoritario es el de 50 a 54 años.

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.

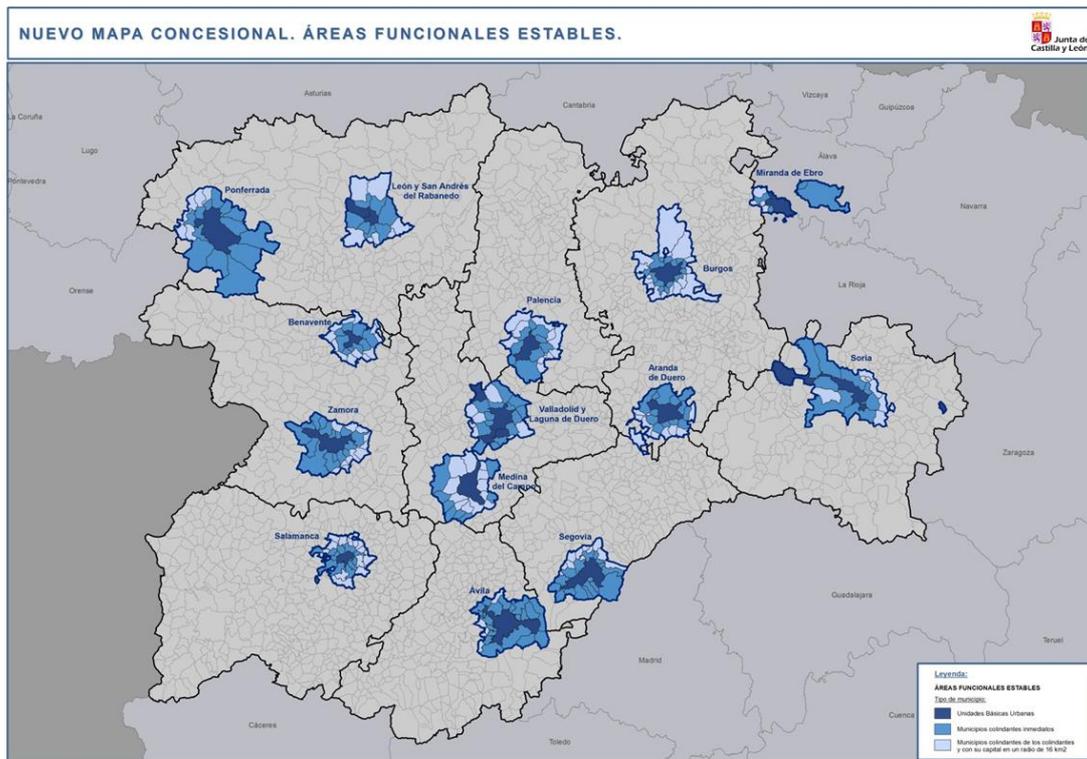
Las áreas funcionales estables en Castilla y León son 14 (cada una de ellas integrada por una unidad básica de ordenación urbana y sus municipios colindantes inmediatos y los colindantes de éstos últimos siempre que estén a una distancia aproximada de 15 Kilómetros del municipio de mayor población).

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.-

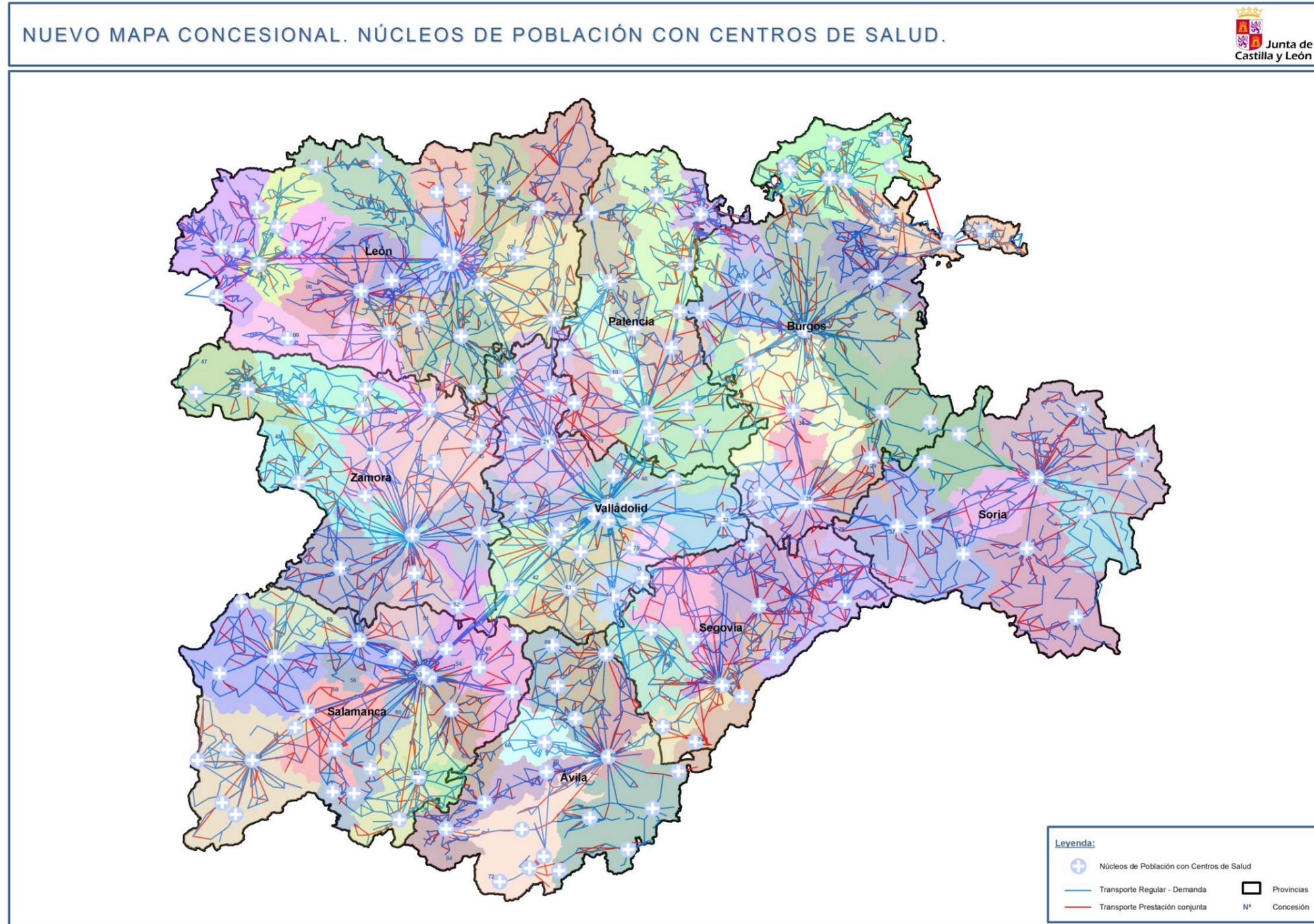
Decreto 120/2004, de 25 de noviembre, por el que se reestructuran determinadas Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León.

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

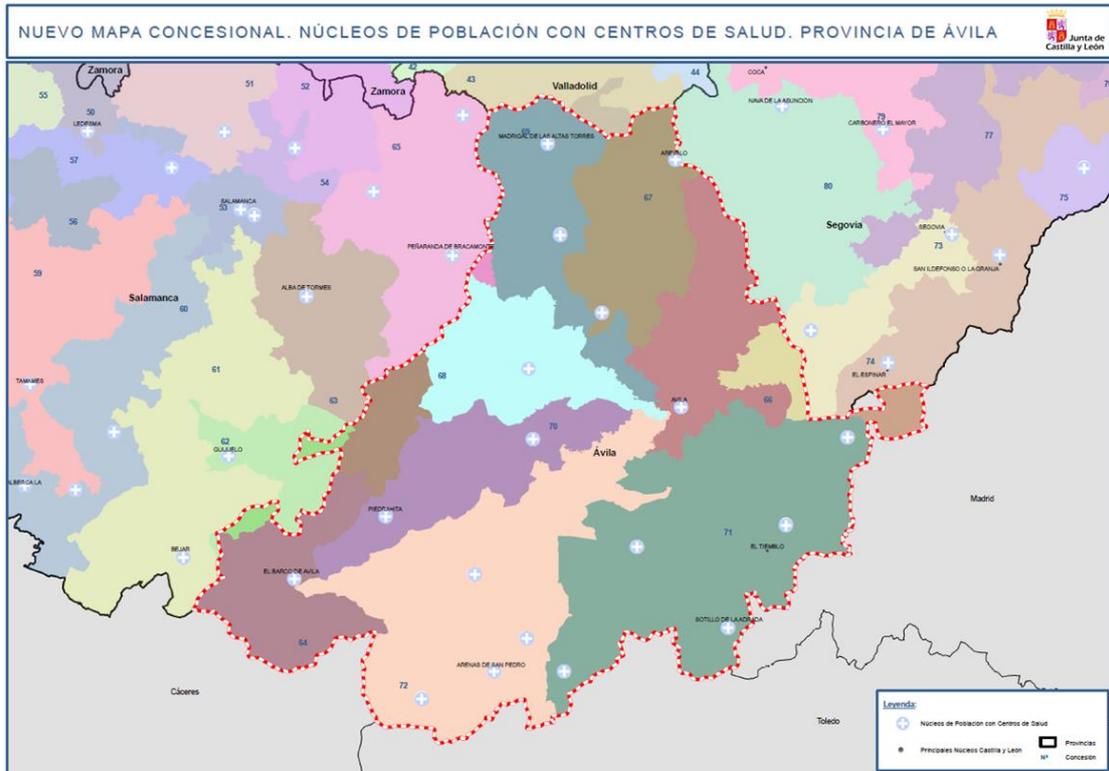
Decreto 94/2006, de 28 de diciembre, por el que se reestructuran las Zonas Básicas de Salud de la Comunidad de Castilla y León

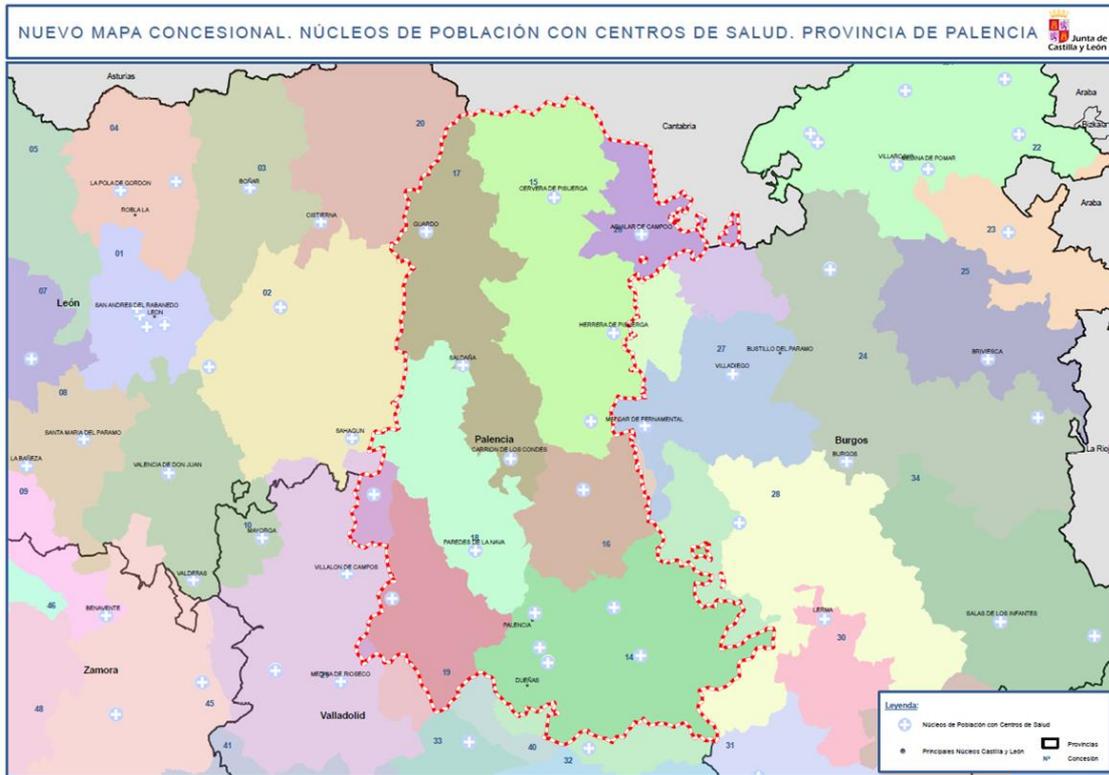
En el siguiente Mapa se recogen los núcleos de población con centros de salud en la Comunidad de Castilla y León:

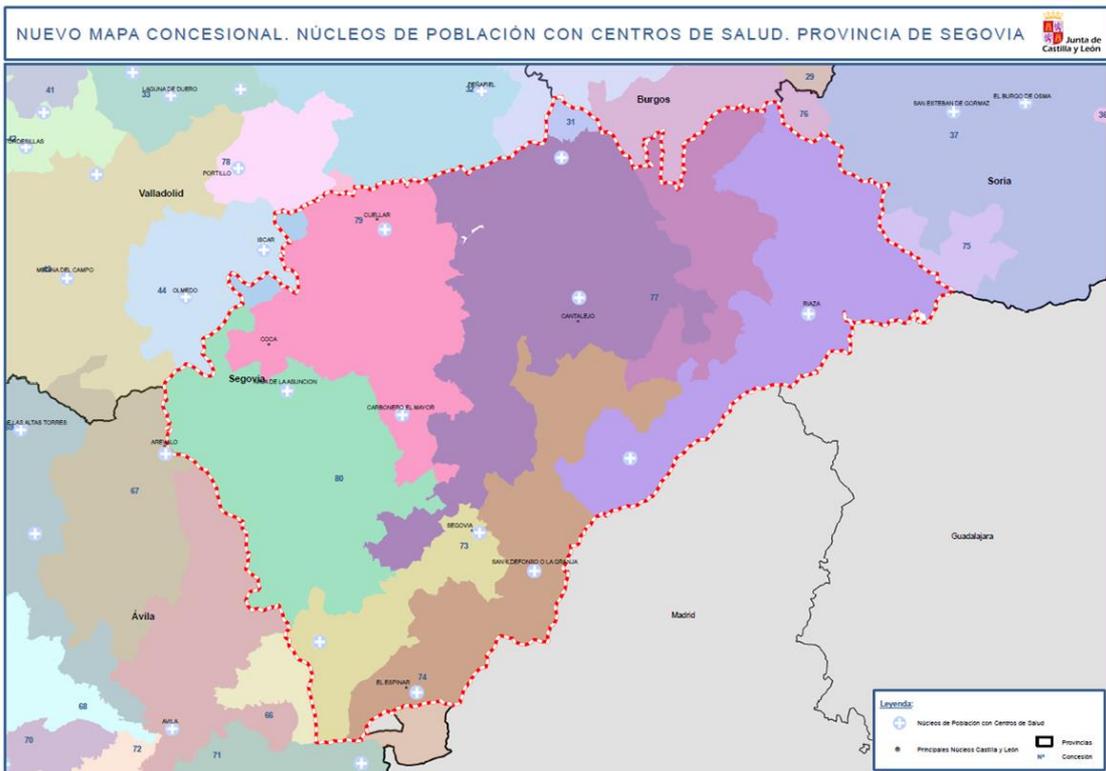
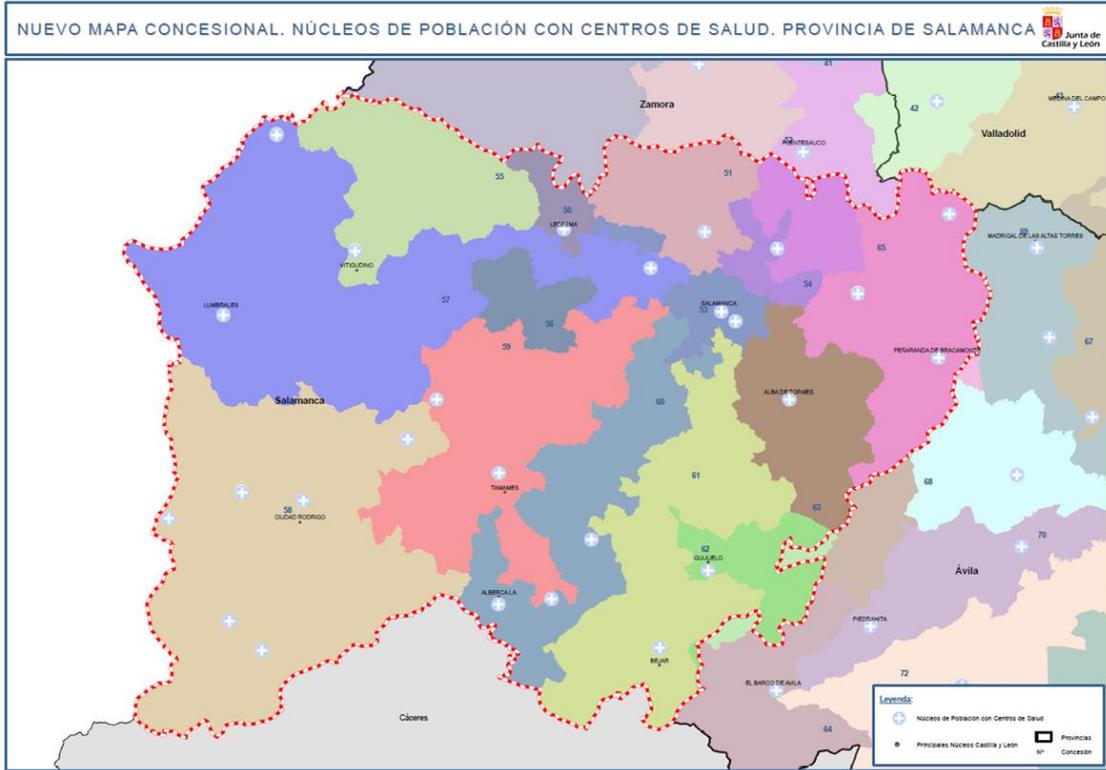


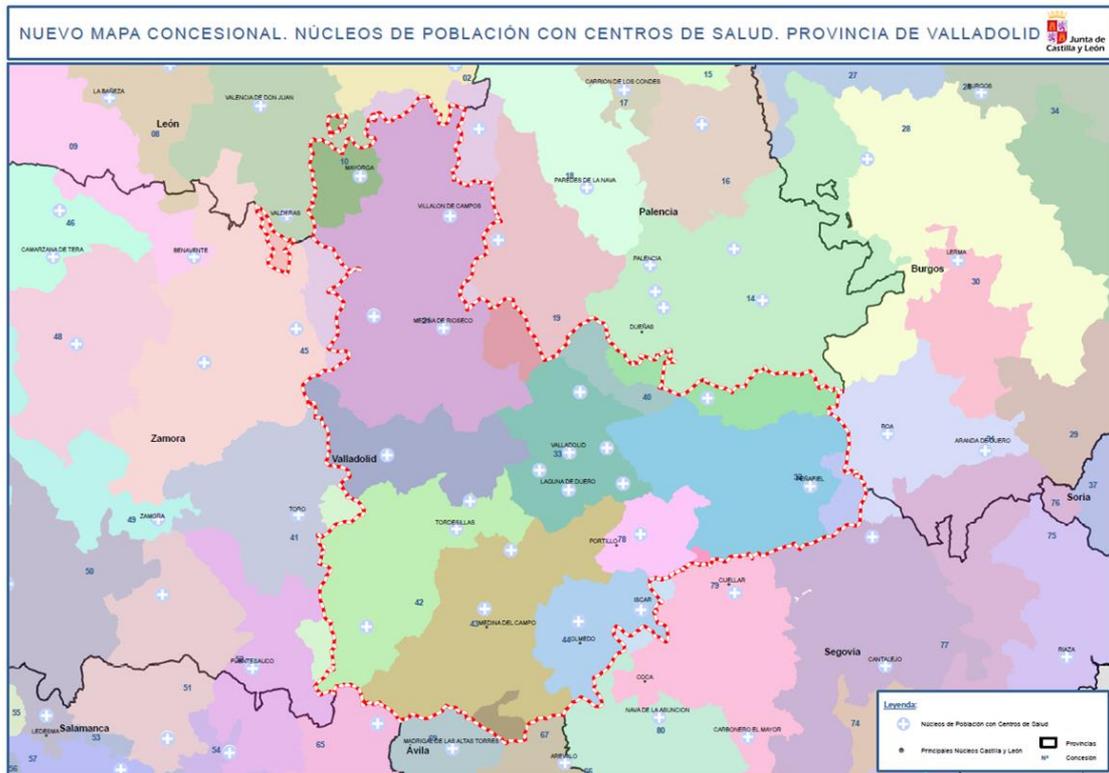
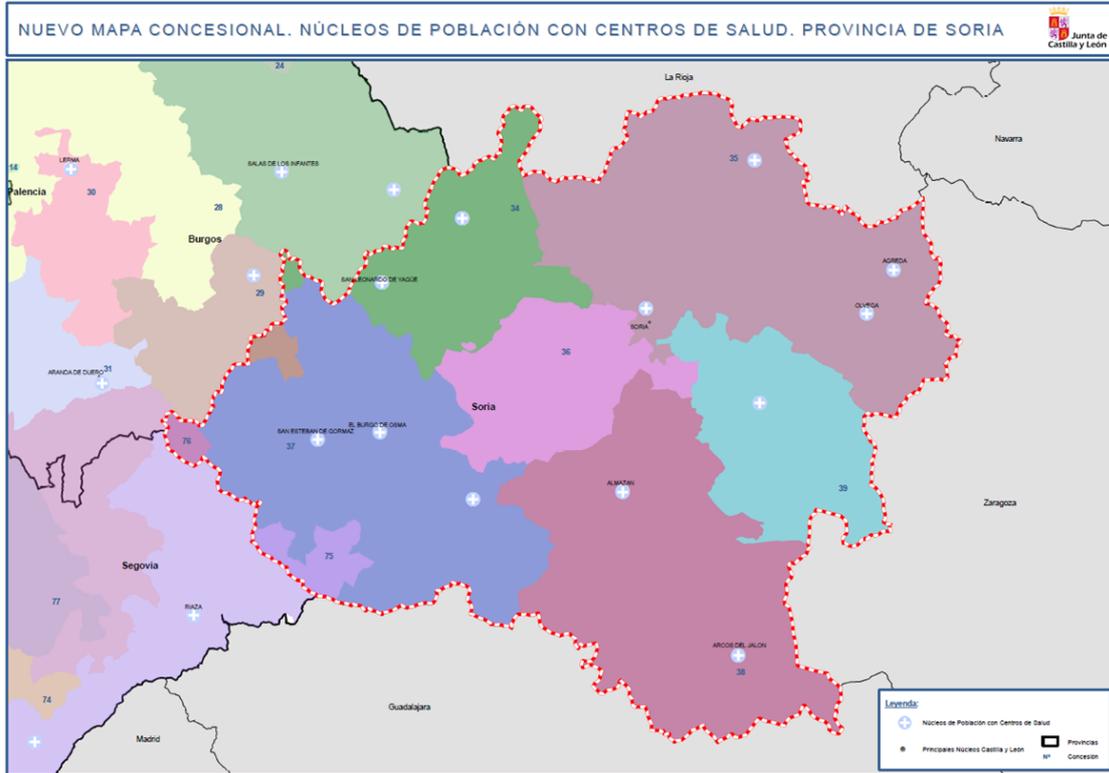
Fuente: Sacyl

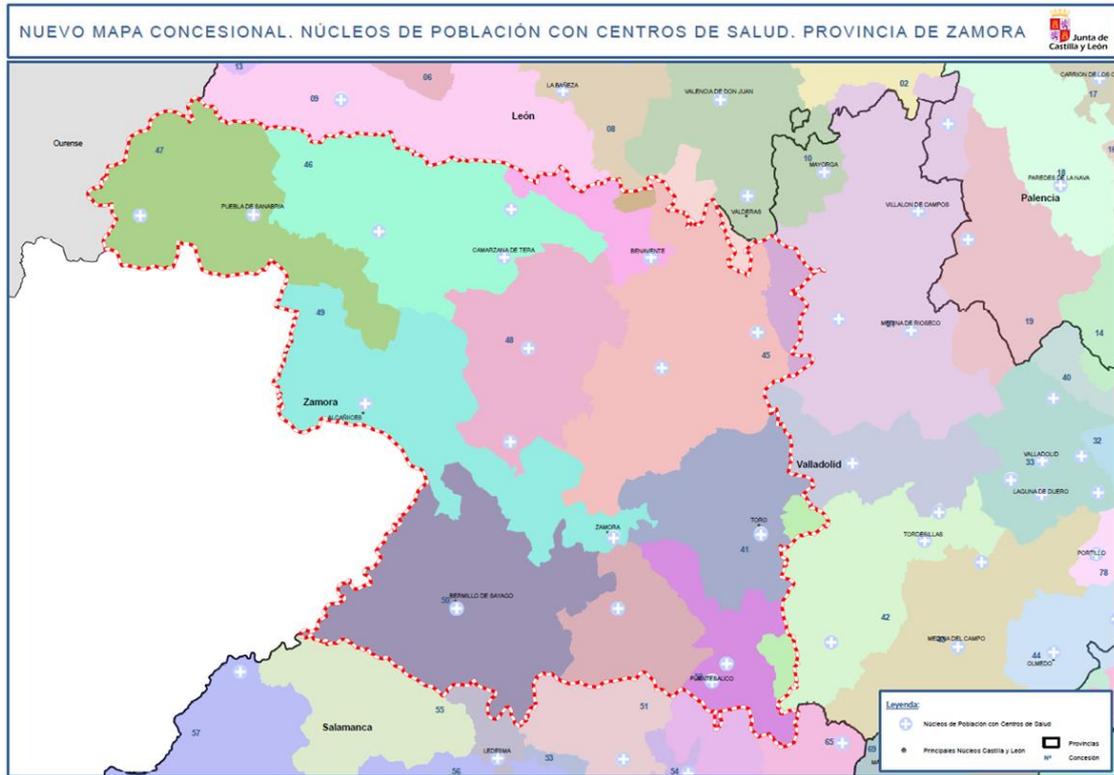
Se presentan a continuación los nueve Mapas de la provincia de Castilla y León, en el que se recogen los núcleos de población con centros de salud:



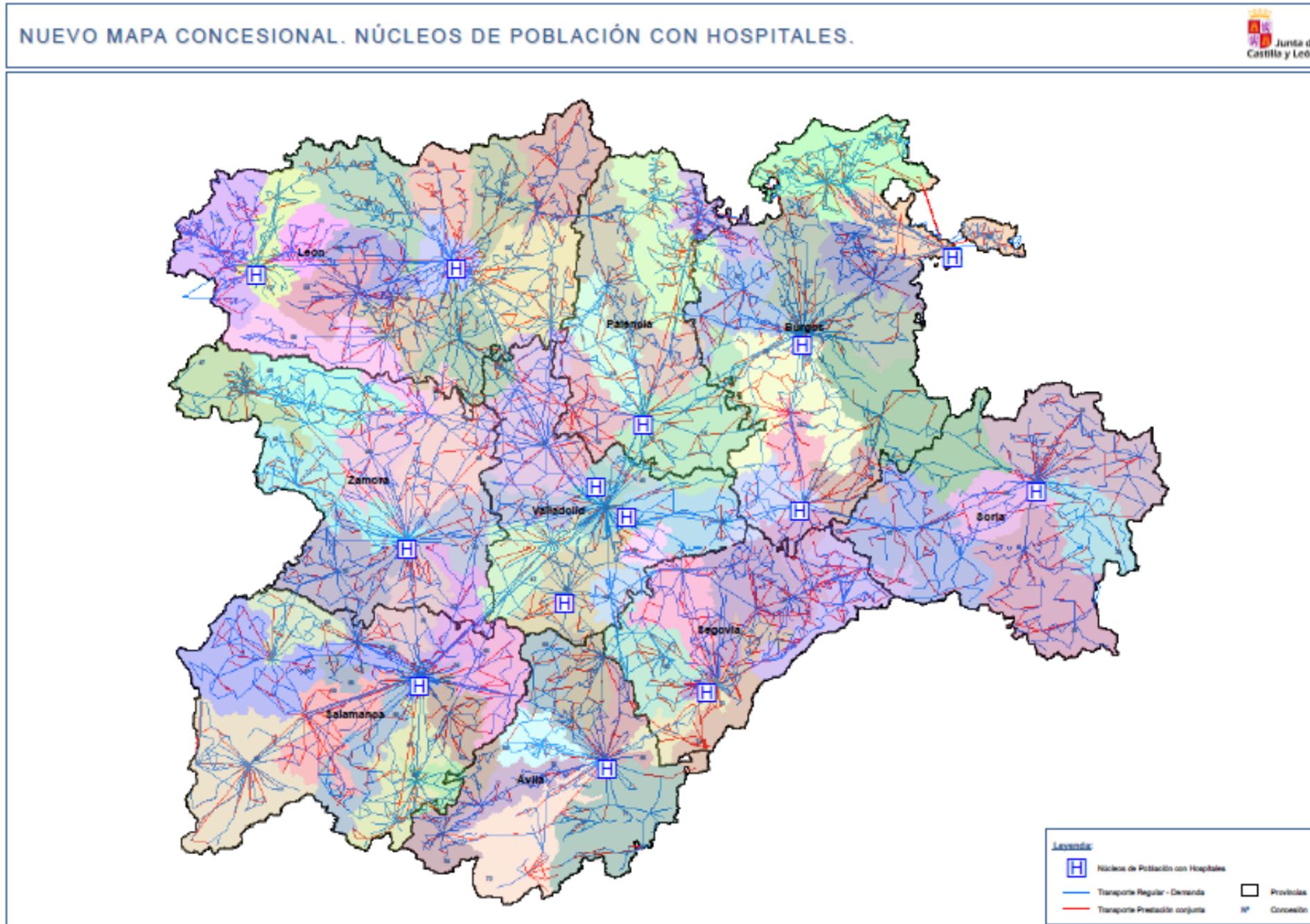








Y en cuanto a centros hospitalarios en Castilla y León:



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:

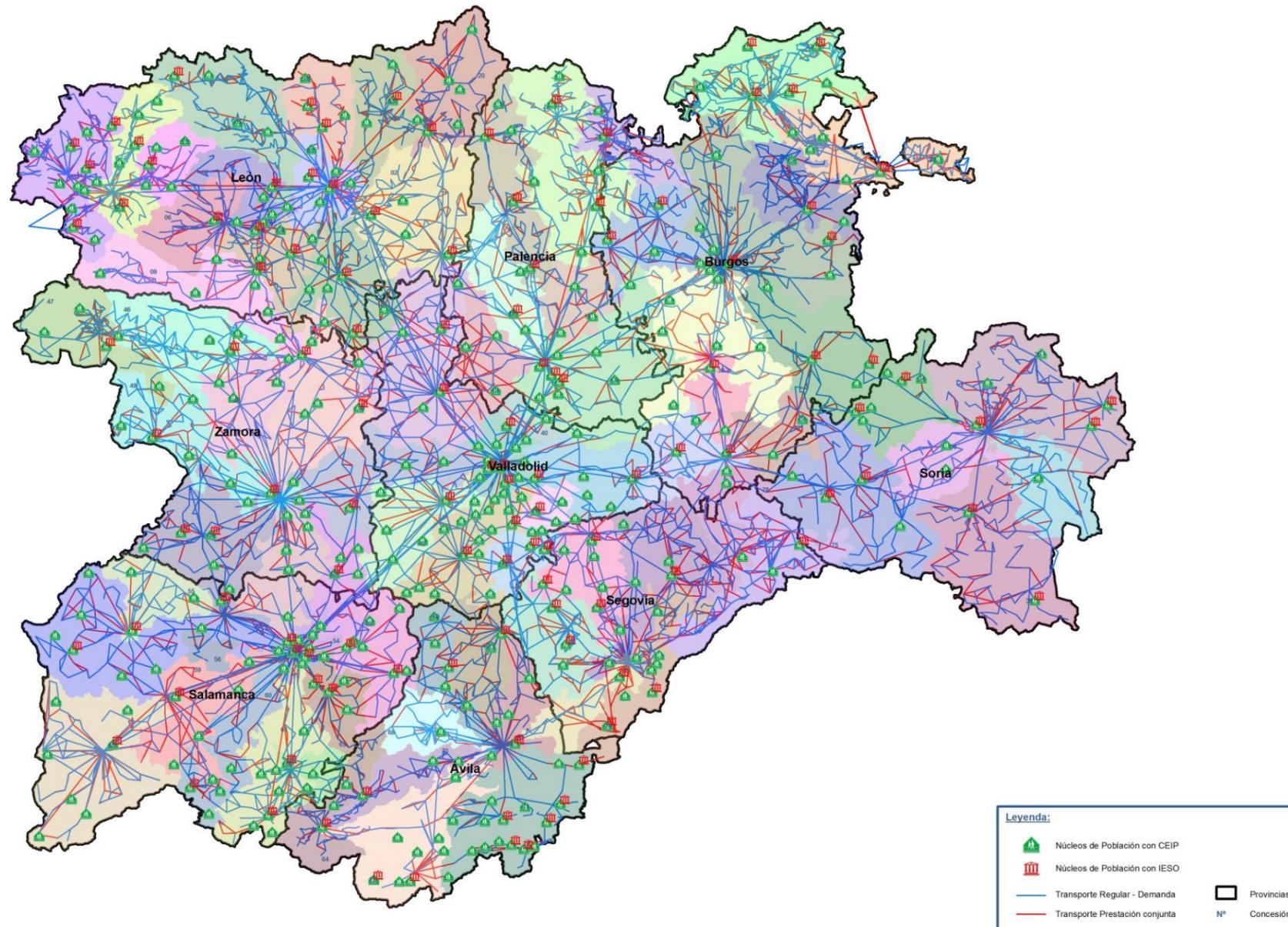
Provincia	Titularidad	Total	E. Infantil Primer Ciclo	E. Infantil Segundo Ciclo	E. Primaria	E. Especial (*)	ESO
Ávila	Publico	17.638	589	2.638	6.466	72	4.166
	Privado	5.584	132	999	2.066	4	1.729
	Total	23.222	721	3.637	8.532	76	5.895
Burgos	Publico	33.230	921	5.259	12.513	105	7.682
	Privado	20.420	471	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.

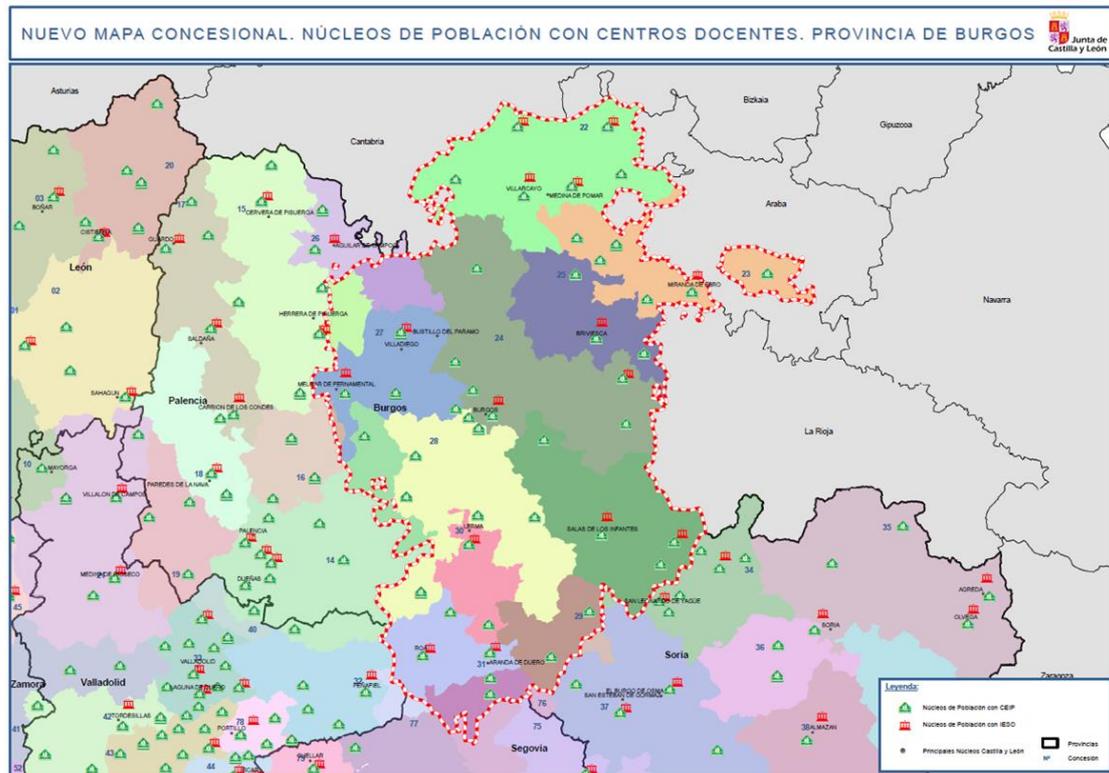
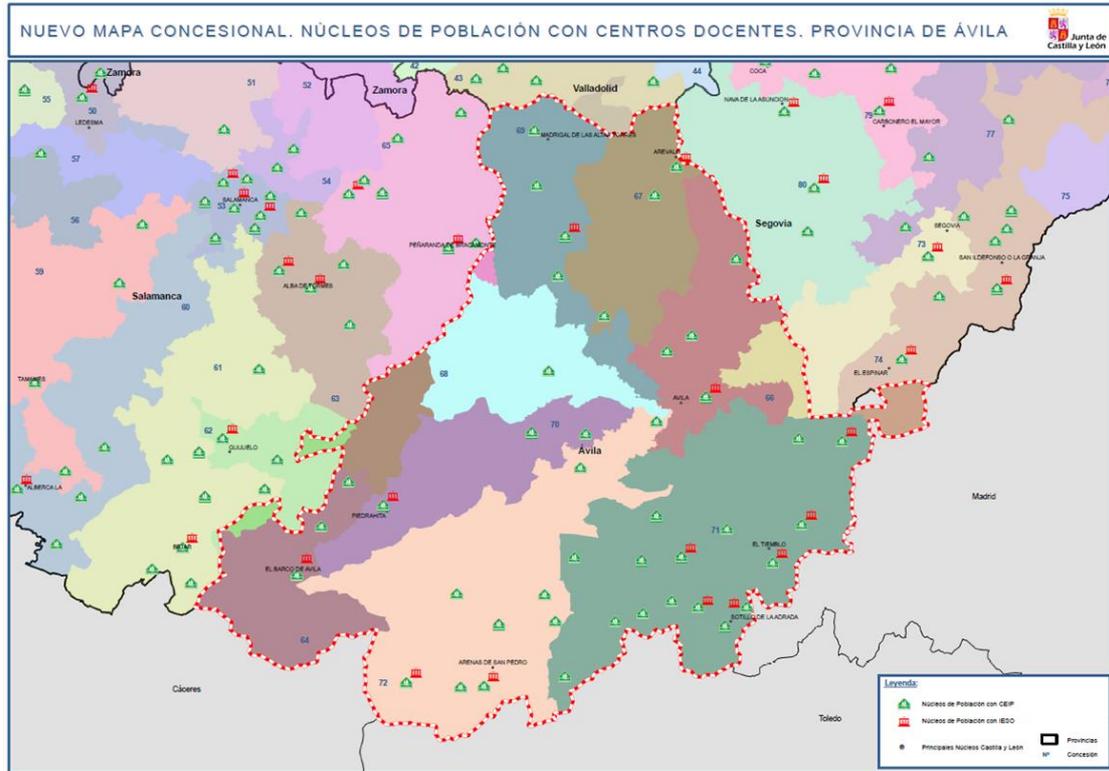
Se señalan, además, las líneas de transporte regular y demanda y las líneas de transporte de prestación conjunta:

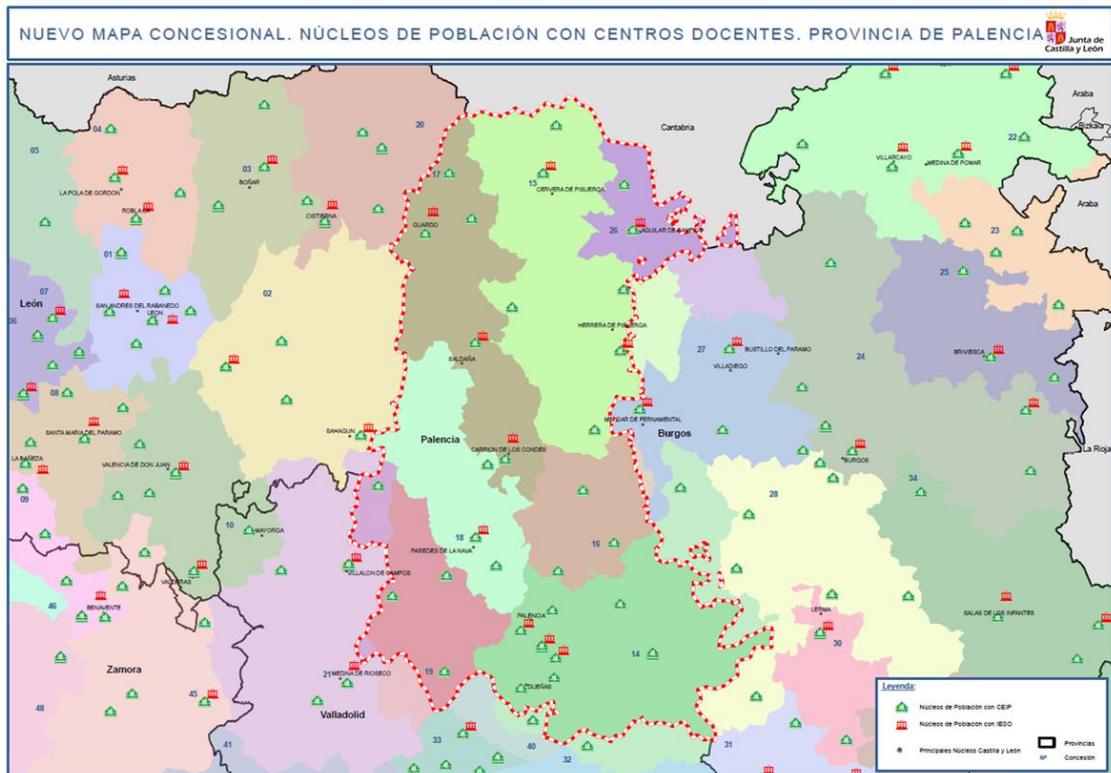
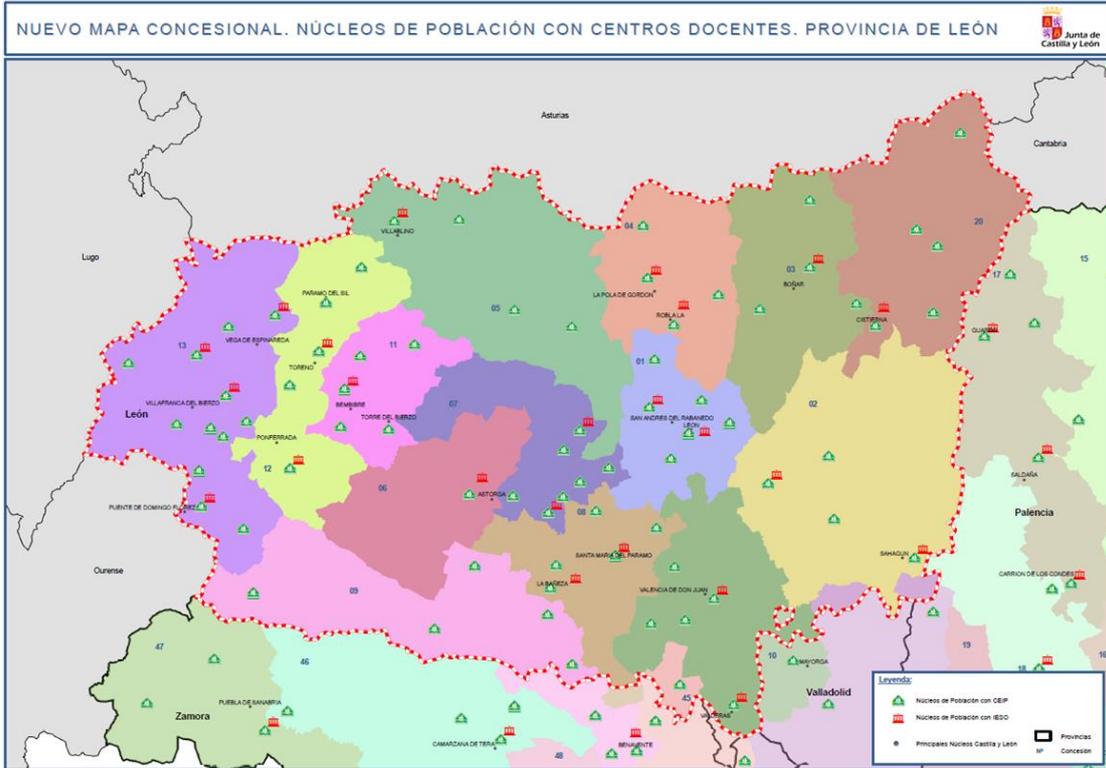
NUEVO MAPA CONCESIONAL. NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON CENTROS DOCENTES

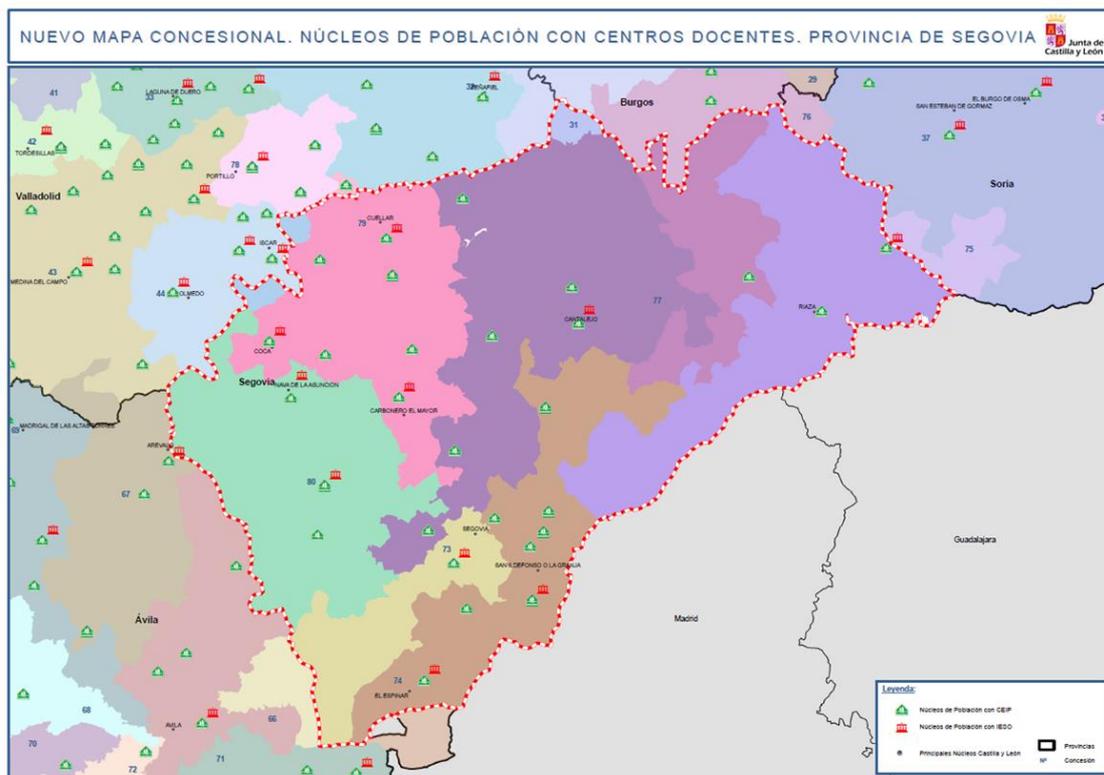
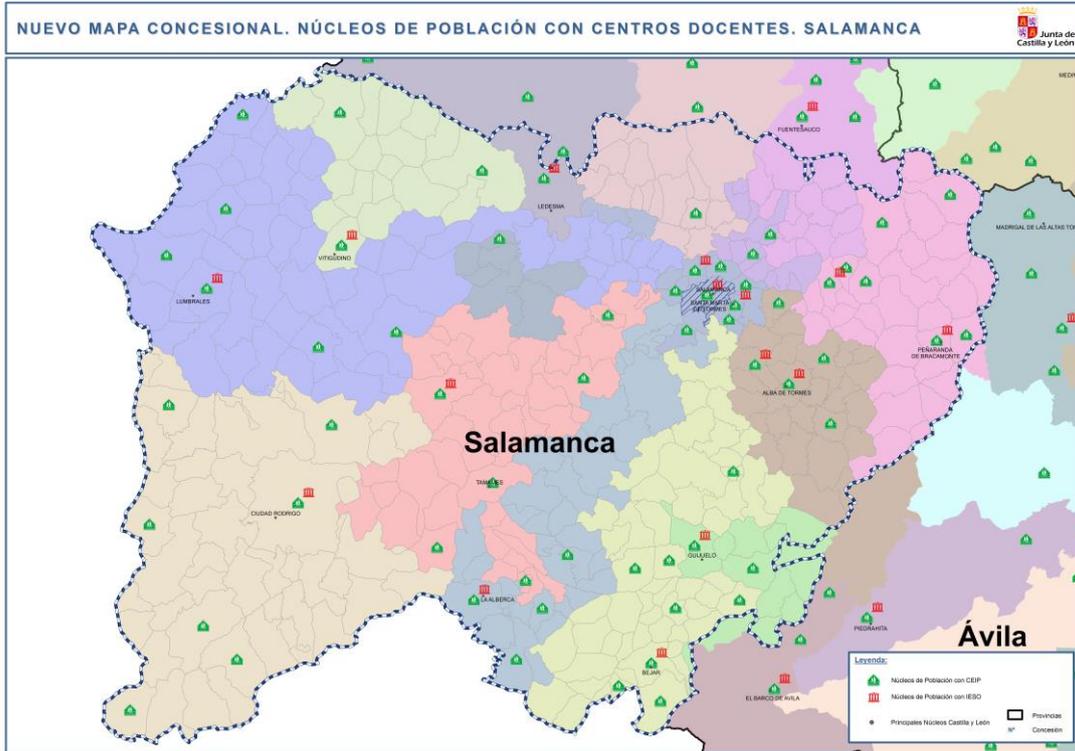


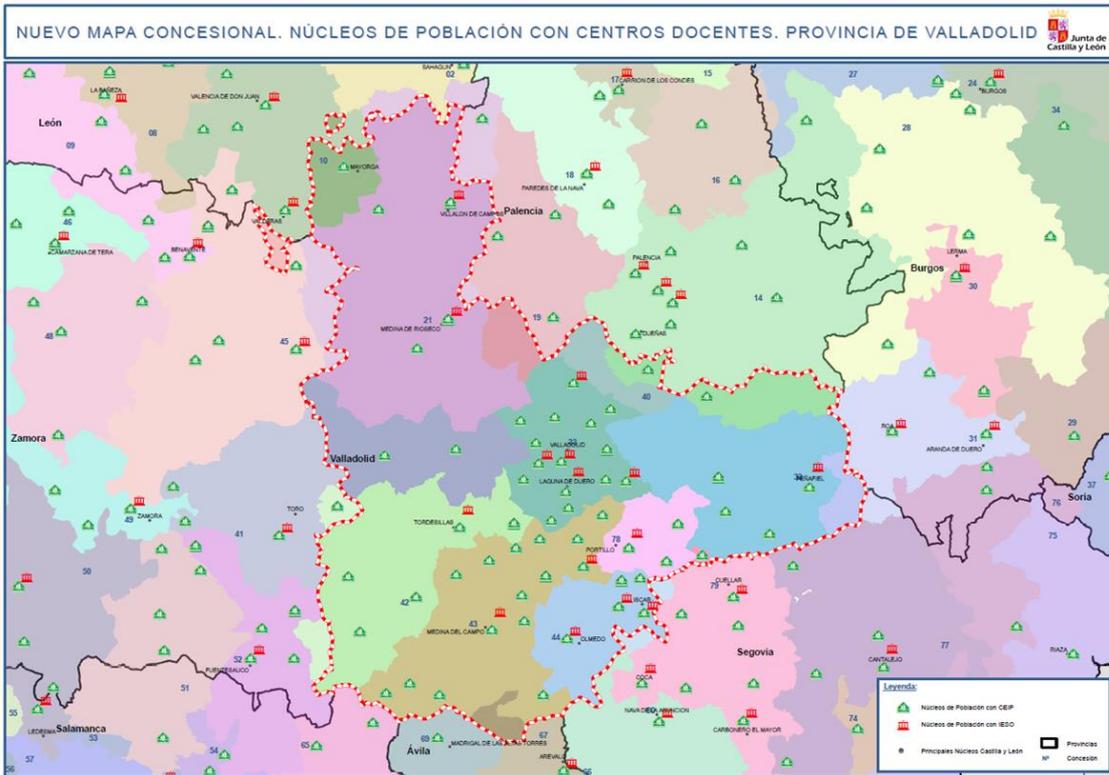
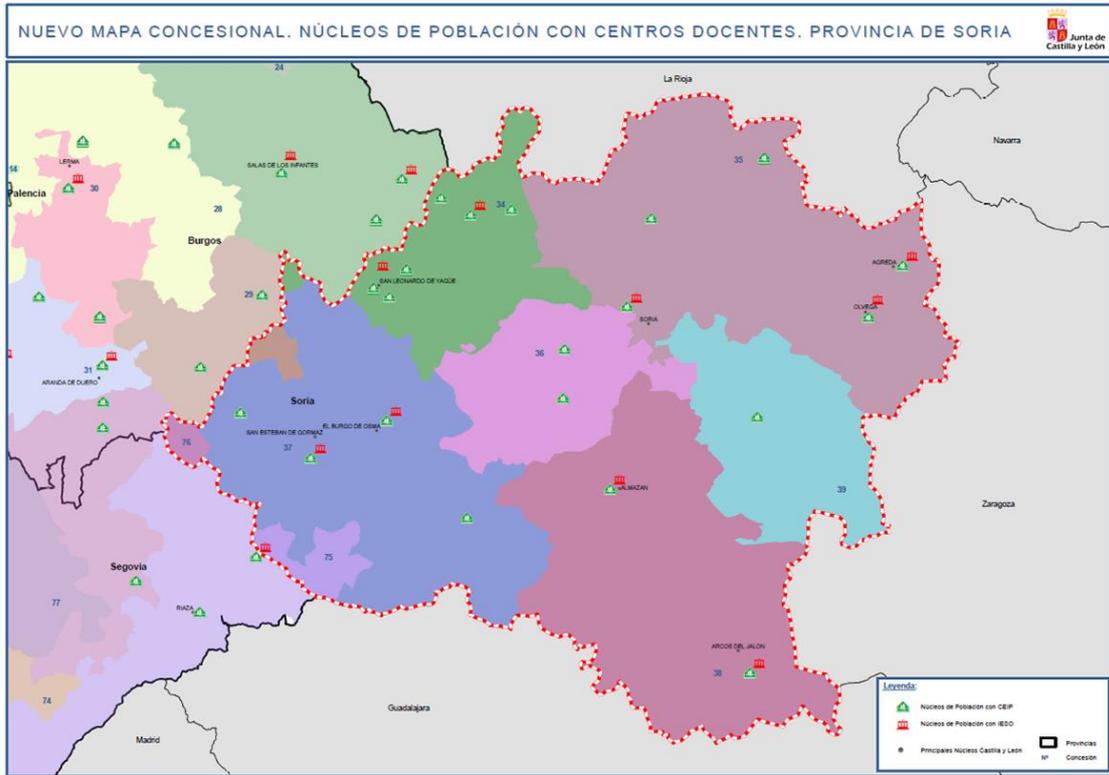
Fuente: Datos abiertos Cyl

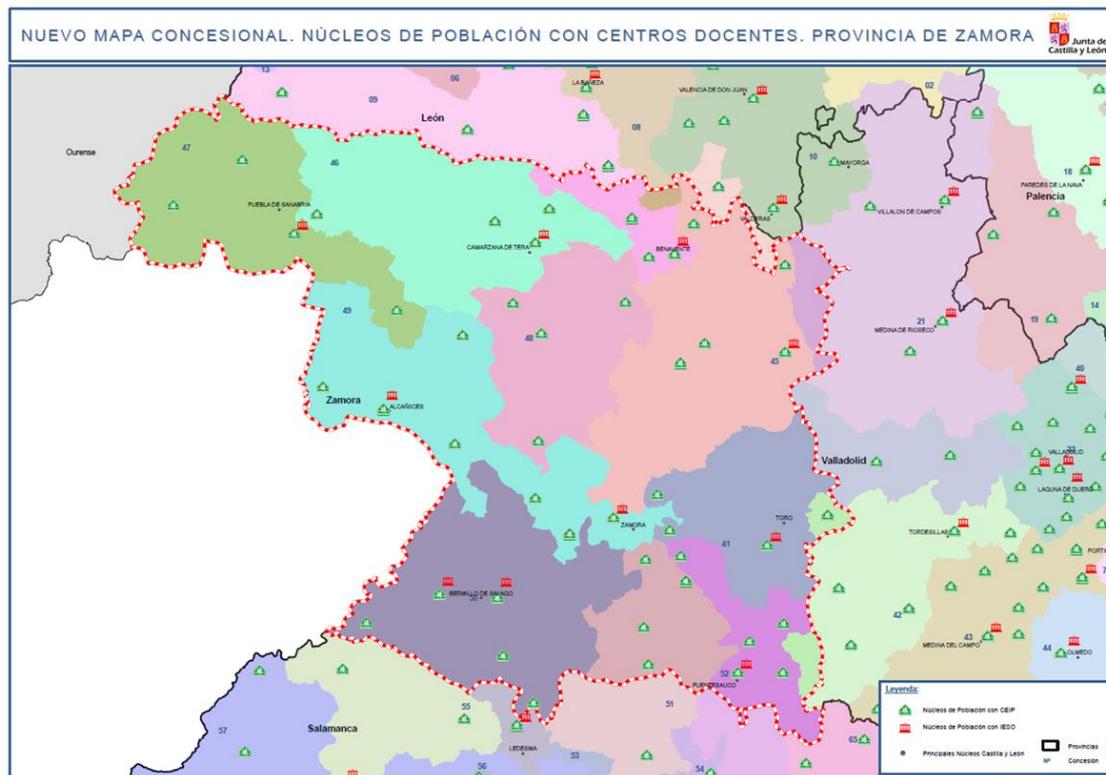
Los Centros Educativos por provincias se recogen a continuación:











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.

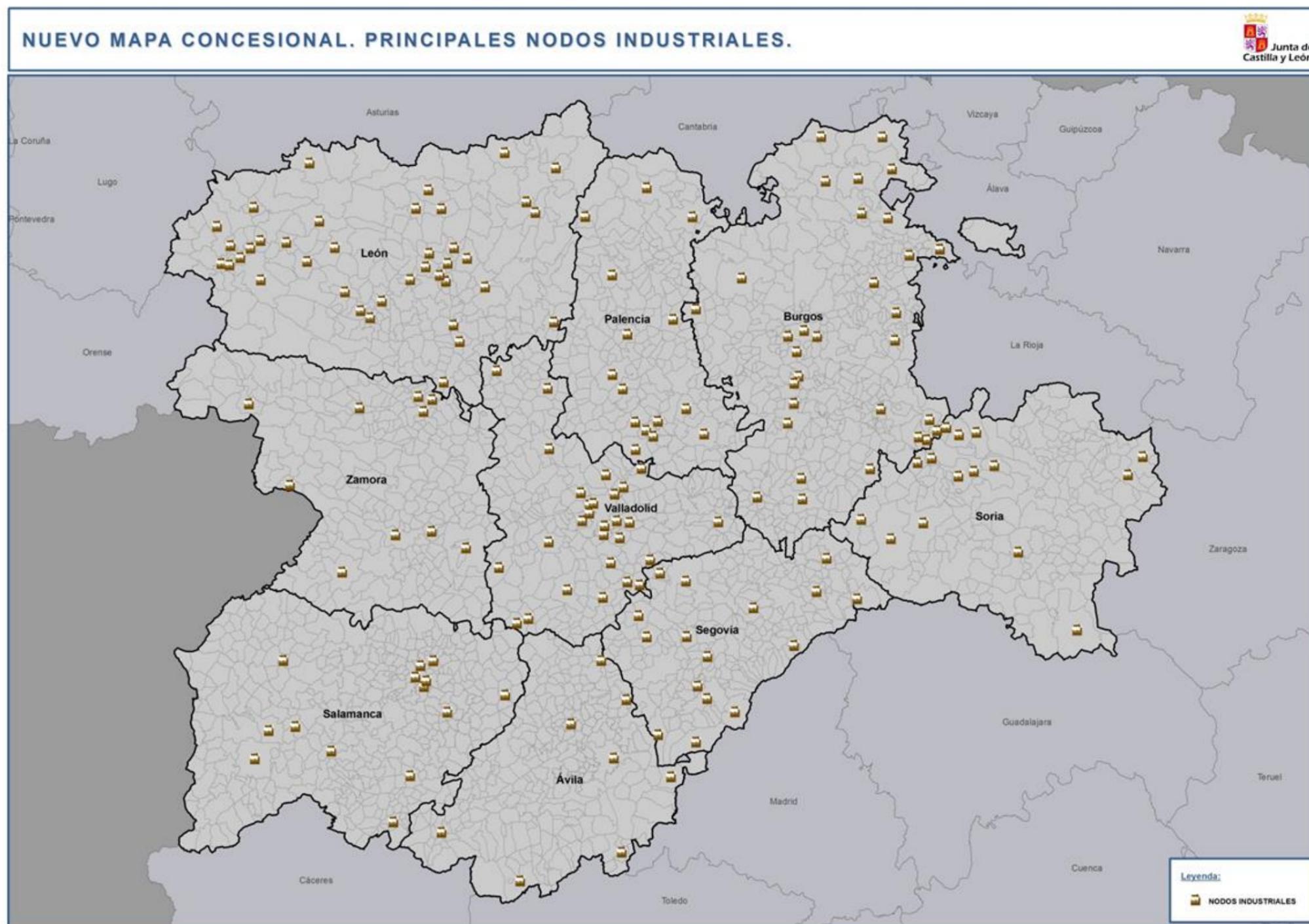
En Castilla y León hay polígonos industriales en 175 municipios (habiendo más de un polígono en alguno de ellos). El reparto por provincias, de los municipios en los que existen polígonos industriales, es el siguiente:

- 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 Navaleño
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 Mulas - 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
Fuentesaúco - Salamanca
Villaescusa - Salamanca, por Tardáguila
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
Peñaflor - Valladolid, por Pesquera
Tórtoles de Esgueva - Valladolid
Tórtoles de Esgueva - Valladolid, por Villafranca
Esguevillas de Esgueva - Valladolid
Peñaflor - 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 Tardemez
Ayoo de Vidriales - Zamora
Pública de Valverde - Zamora, por Santa Eulalia de Tábara
Campogrande de Aliste - Zamora
Zamora - Alcañices
Villardecervos - Zamora, por Villarino del Cebal
San Martín del Pedroso - Zamora
Campillo - Zamora
Villardecervos - 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 Susaña 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 %.

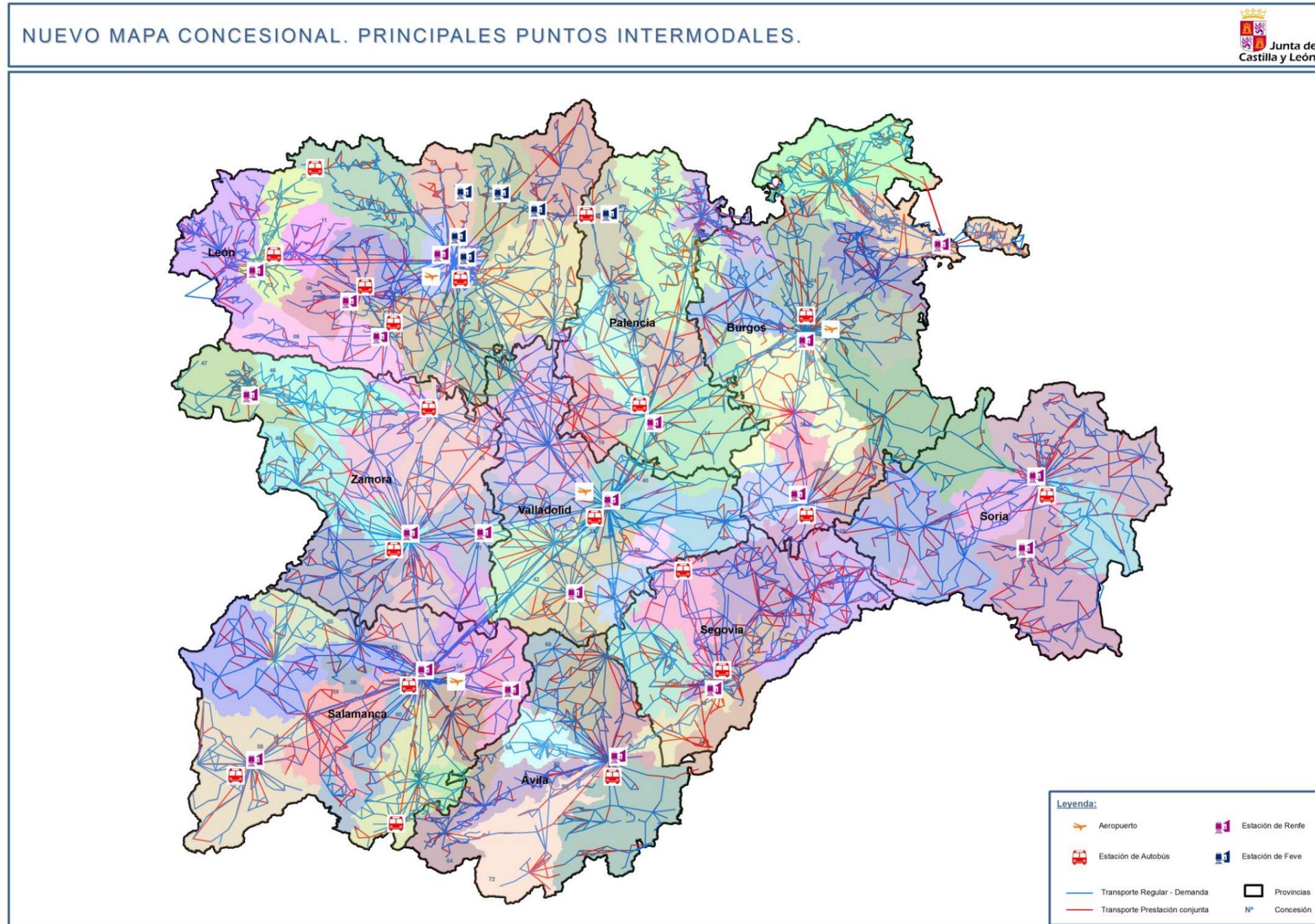
En cuanto a la tipología del vuelo se realizan más viajes en los vuelos regulares del interior nacional.

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 prestablecidos, 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)

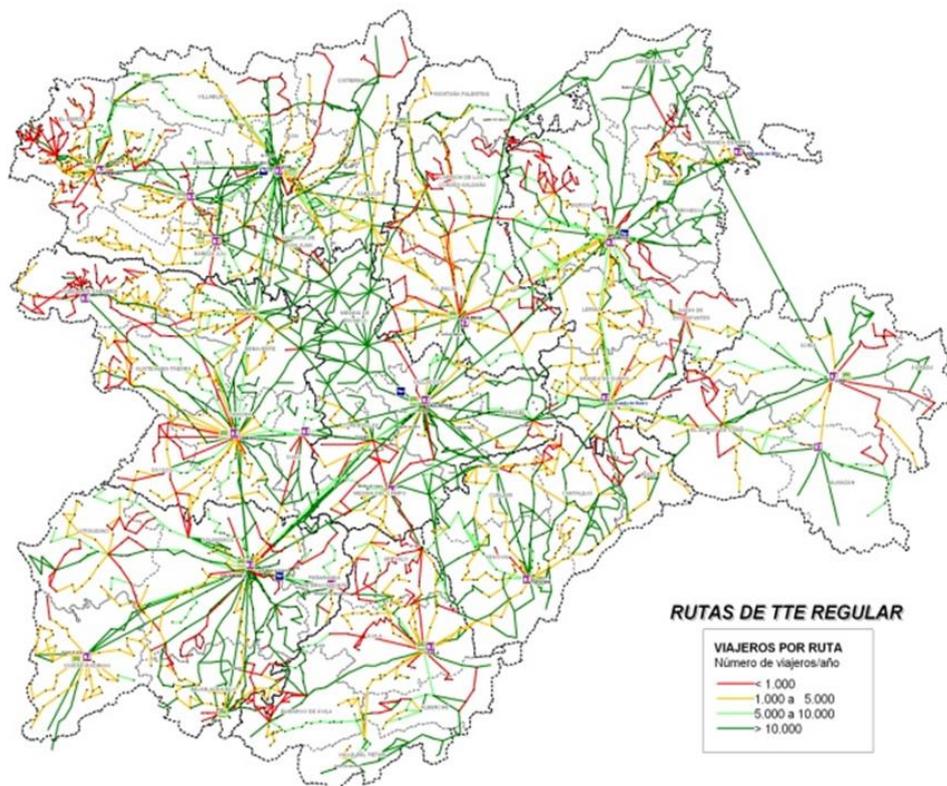
A éstos, hay que añadir 30 contratos titularidad de la Administración del Estado (VAC) que contienen tráficos autonómicos.

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.

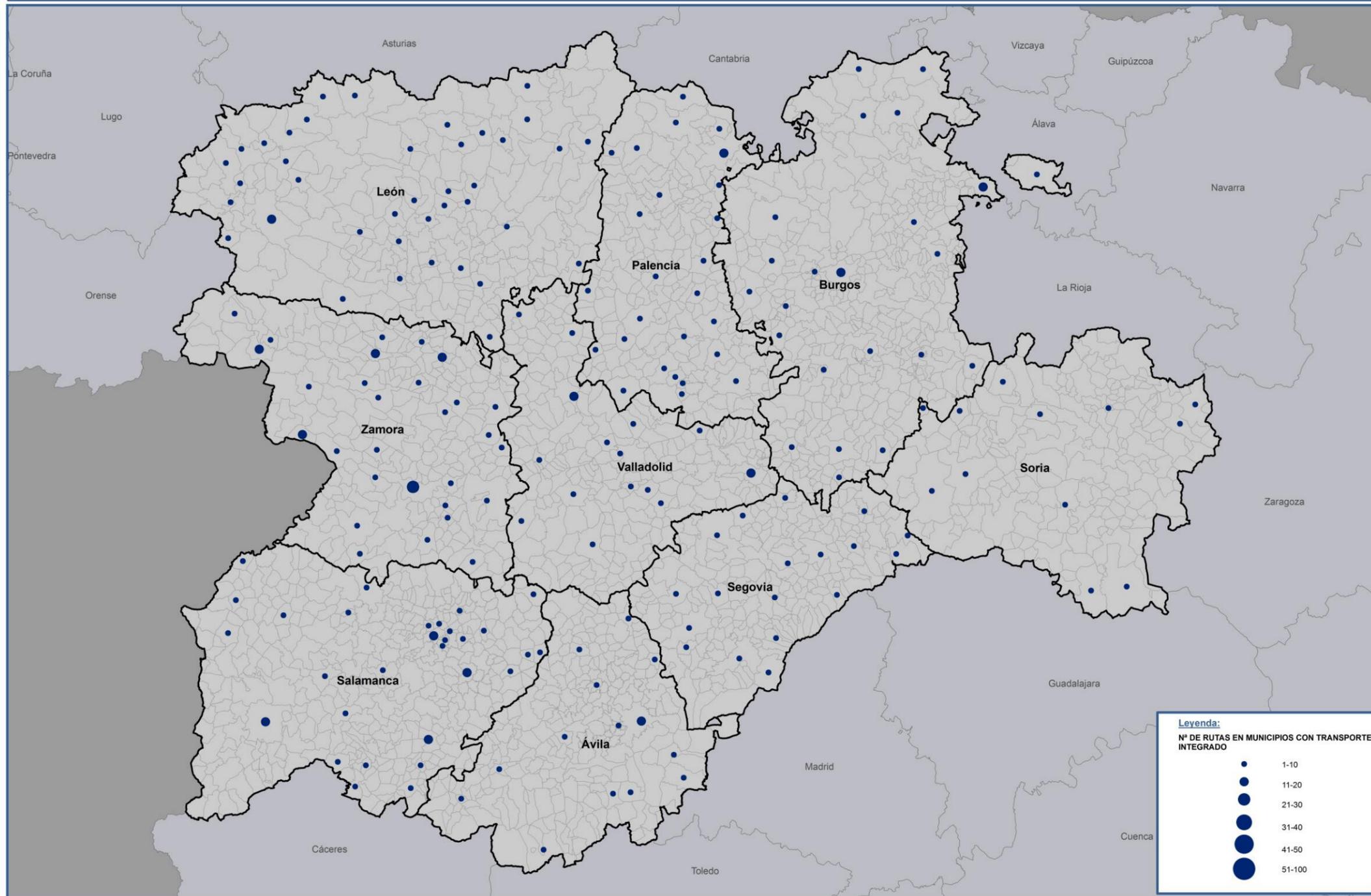
Su despliegue, se inició en el año 2013 en las localidades de Turégano (Segovia) y Bembibre (León); desde el año 2013 hasta el momento actual ya hay 857 rutas escolares integradas en Castilla y León en 2.823 localidades beneficiadas. Son aquellas rutas que siendo propiamente de transporte de escolares, 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

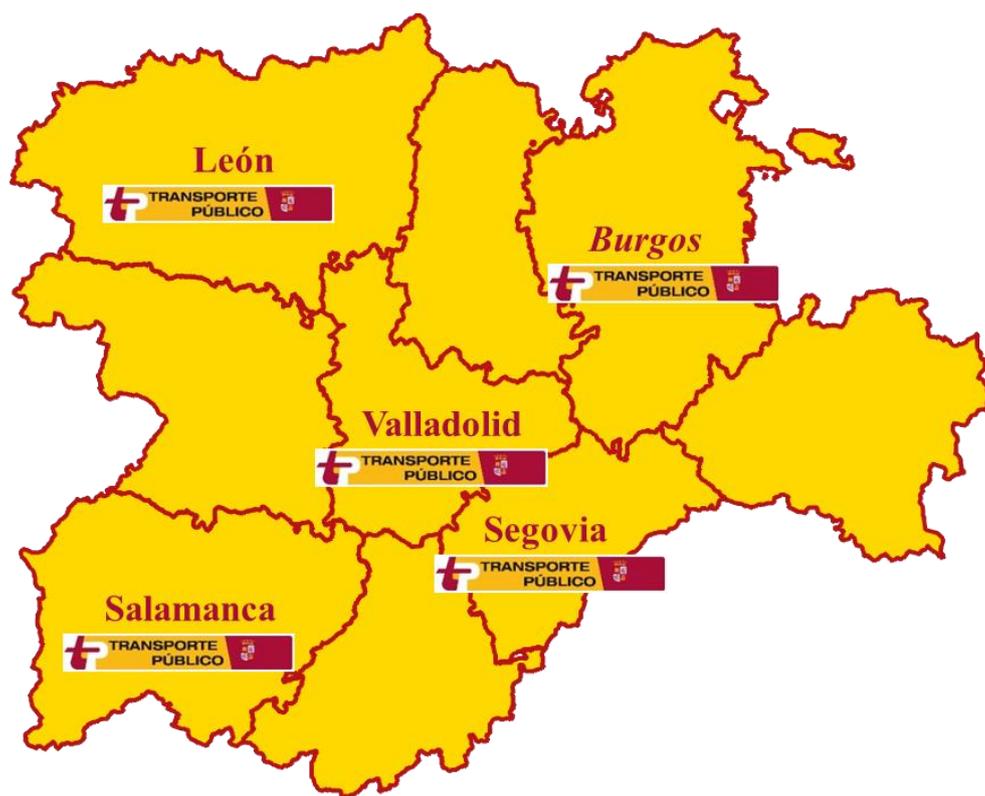
El crecimiento de las ciudades entre cuyos núcleos de población existen vinculaciones económicas, sociales o territoriales, la mayor demanda de transporte público, la ausencia de mecanismos específicos para coordinar las líneas de transporte urbano e interurbano, la dificultad de garantizar servicios 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.

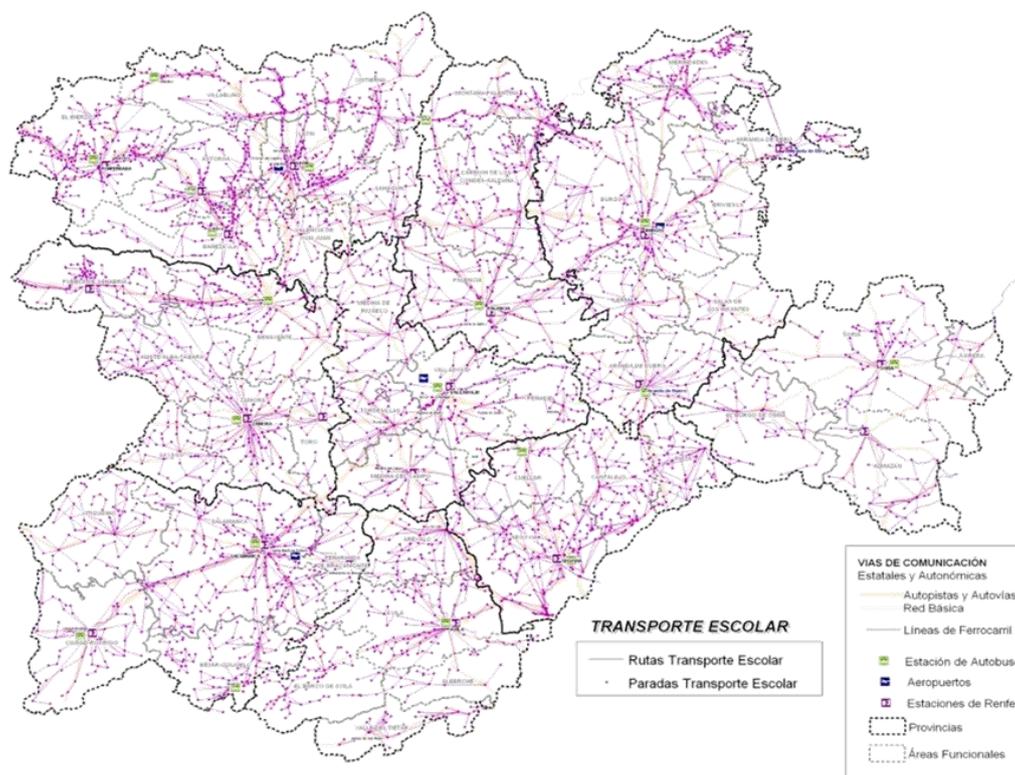
El traslado de los alumnos desde el lugar donde residen hasta el centro de enseñanza en el que están escolarizados se puede realizar según distintas modalidades:

- 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 GALLEGO, S.L.
VACL-055	TORRE DE DON MIGUEL-CIUDAD RODRIGO	J. J. MARTÍN GALLEGO, 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 GALLEGO, 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	FUENTESAUCO-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 VALCÁRCE-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	VILAFRUELA, 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.

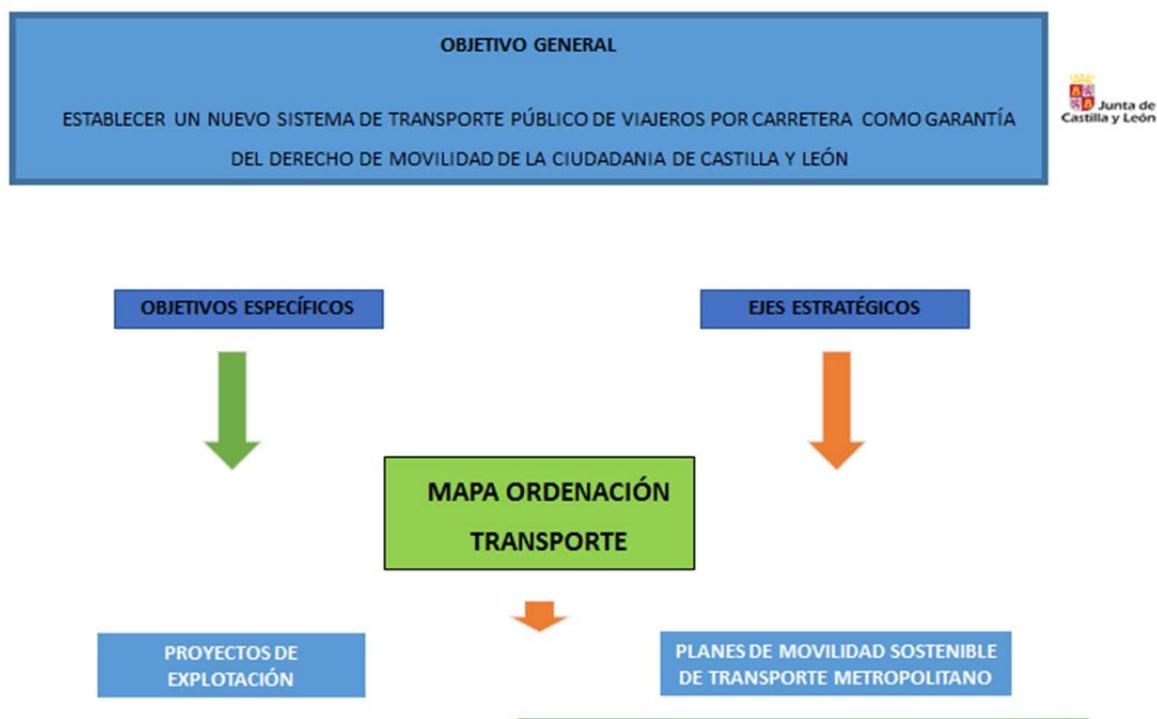
De esta manera se favorece el mantenimiento de la población en las zonas rurales al posibilitar a los ciudadanos acceder a la prestación de servicios sanitarios, sociales y culturales que no existen en sus localidades de residencia, haciendo de Castilla y León una Comunidad Autónoma cada vez más equilibrada, 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.

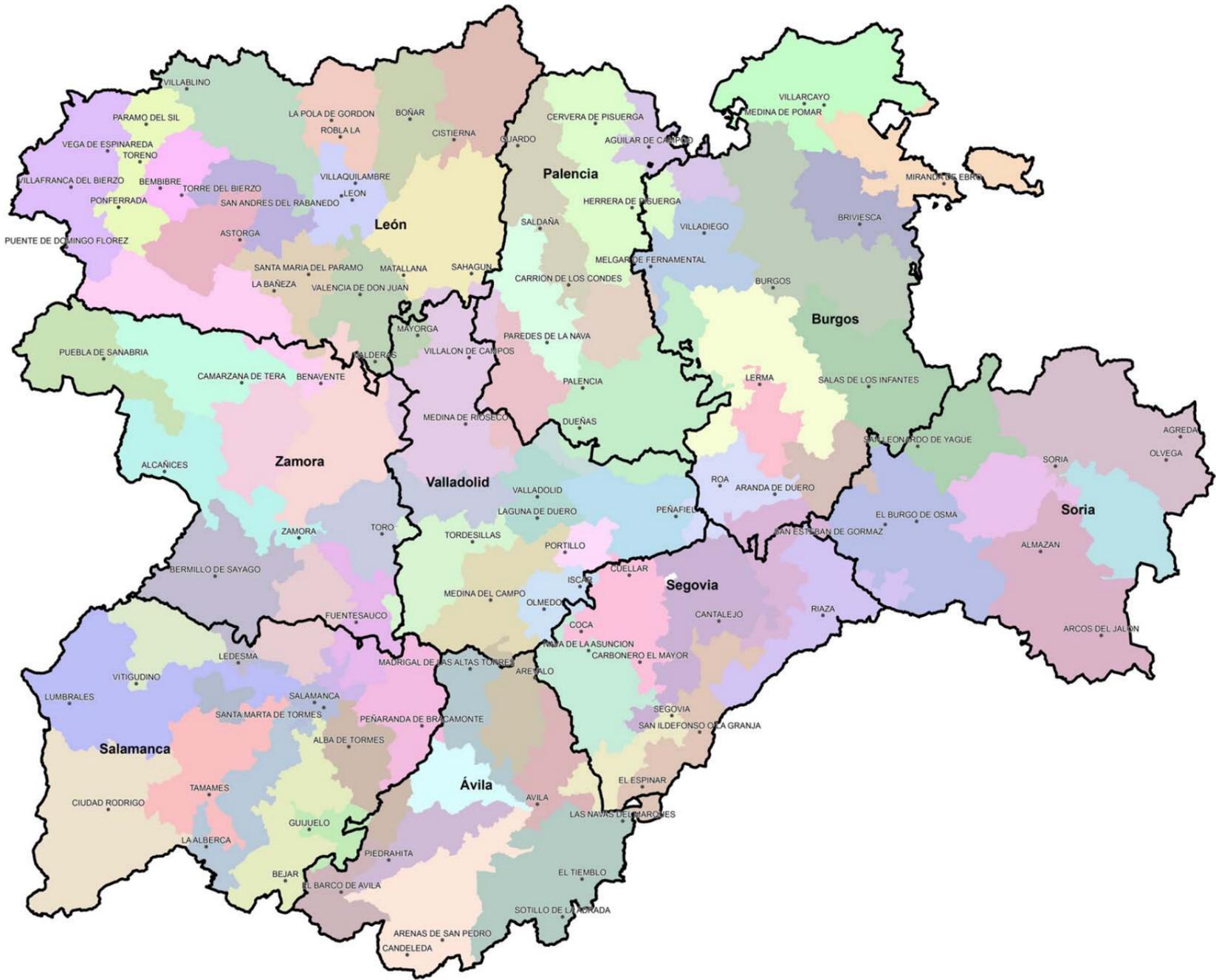
2.1.1. Servicios integrados zonales

- 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

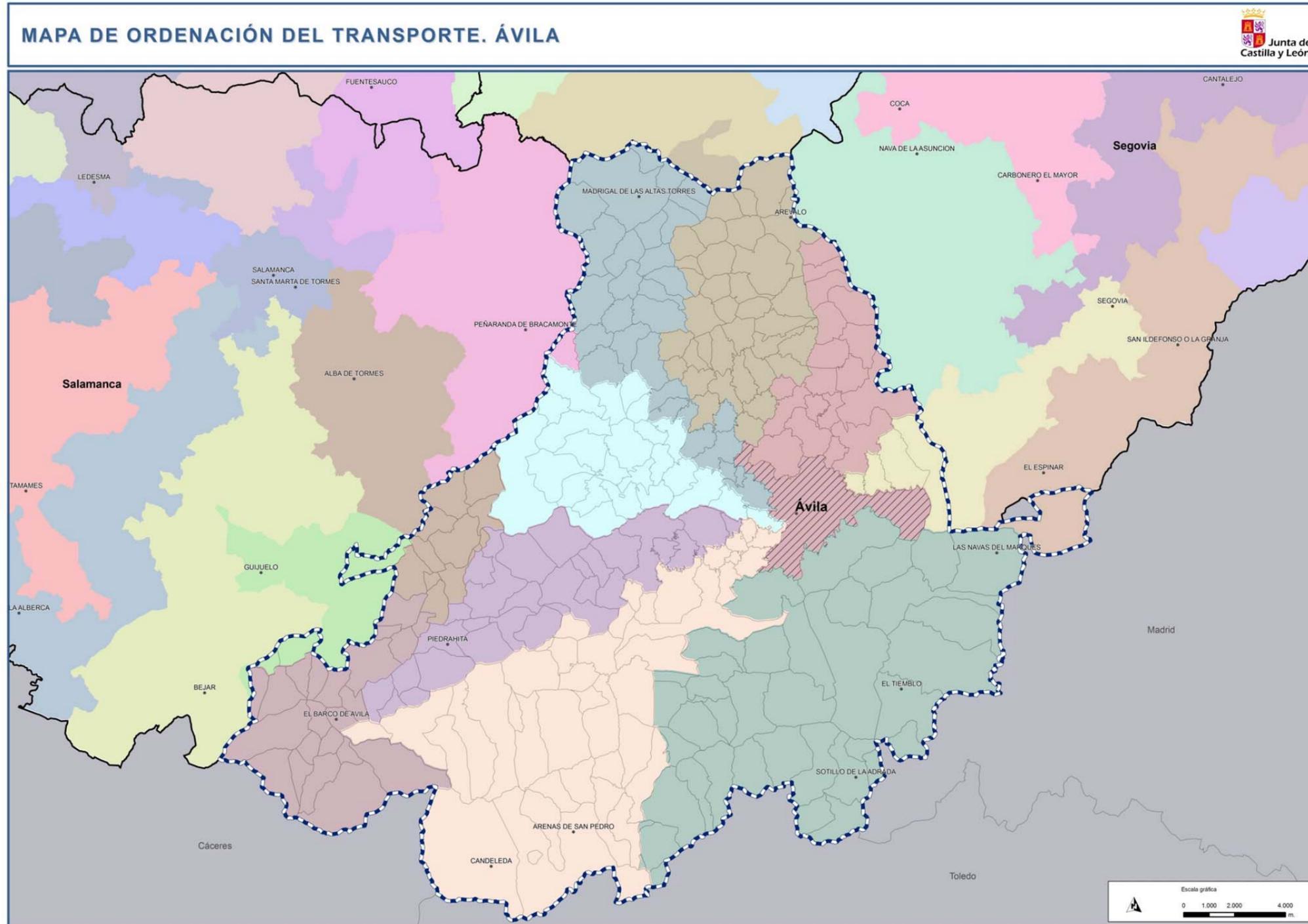
general para dar respuesta a un territorio con núcleos dispersos y con baja densidad de población.

- 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.

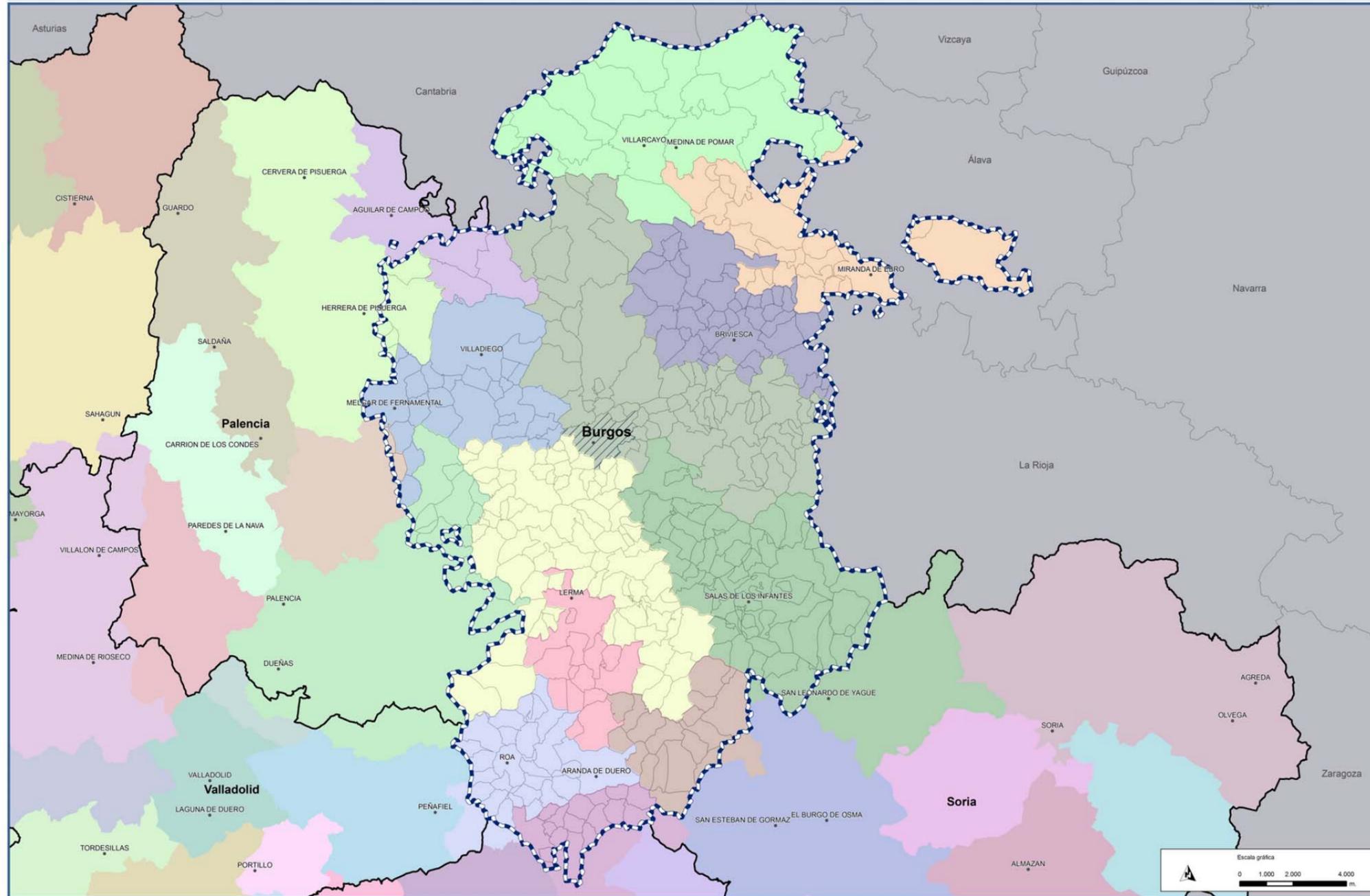
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

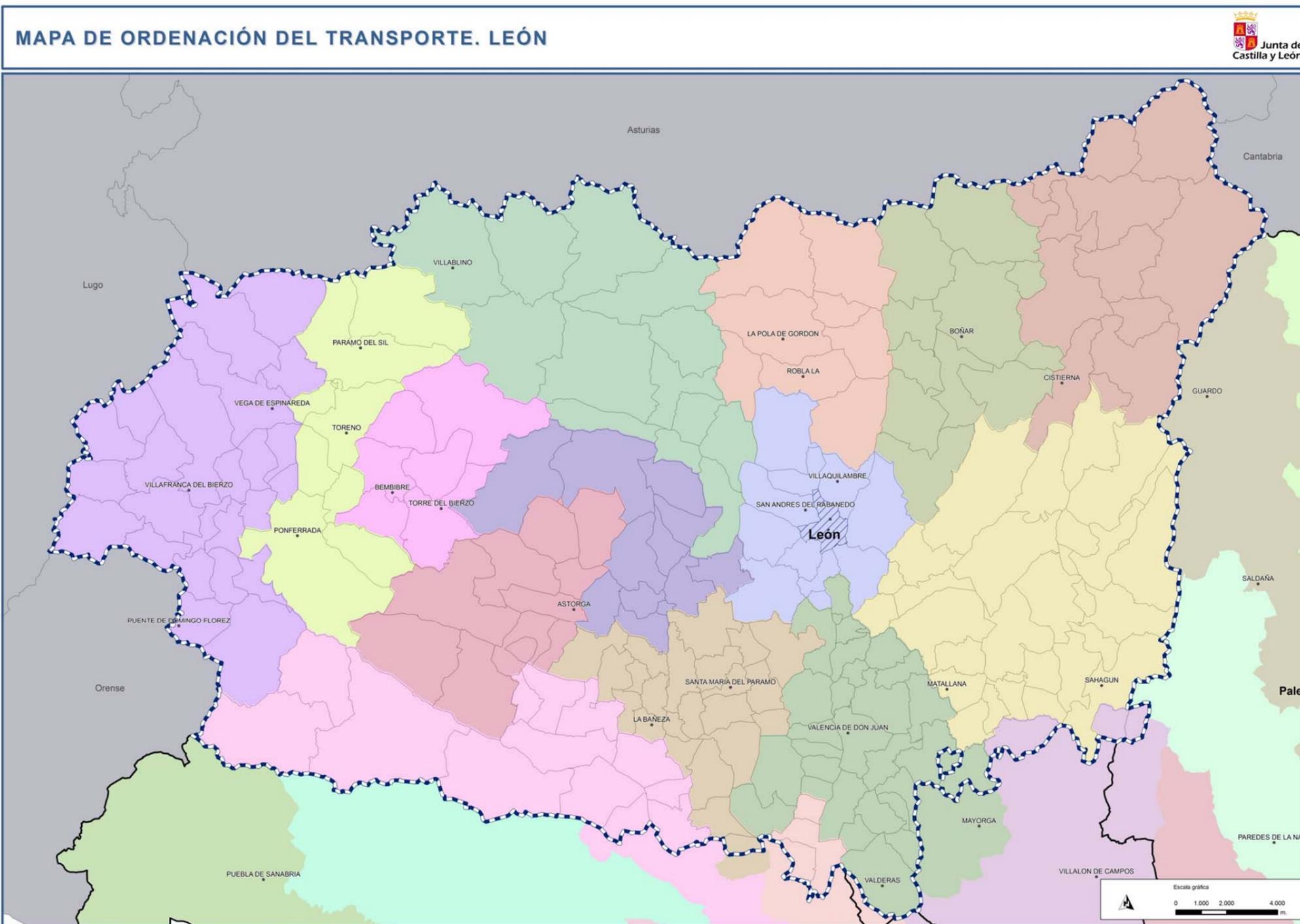


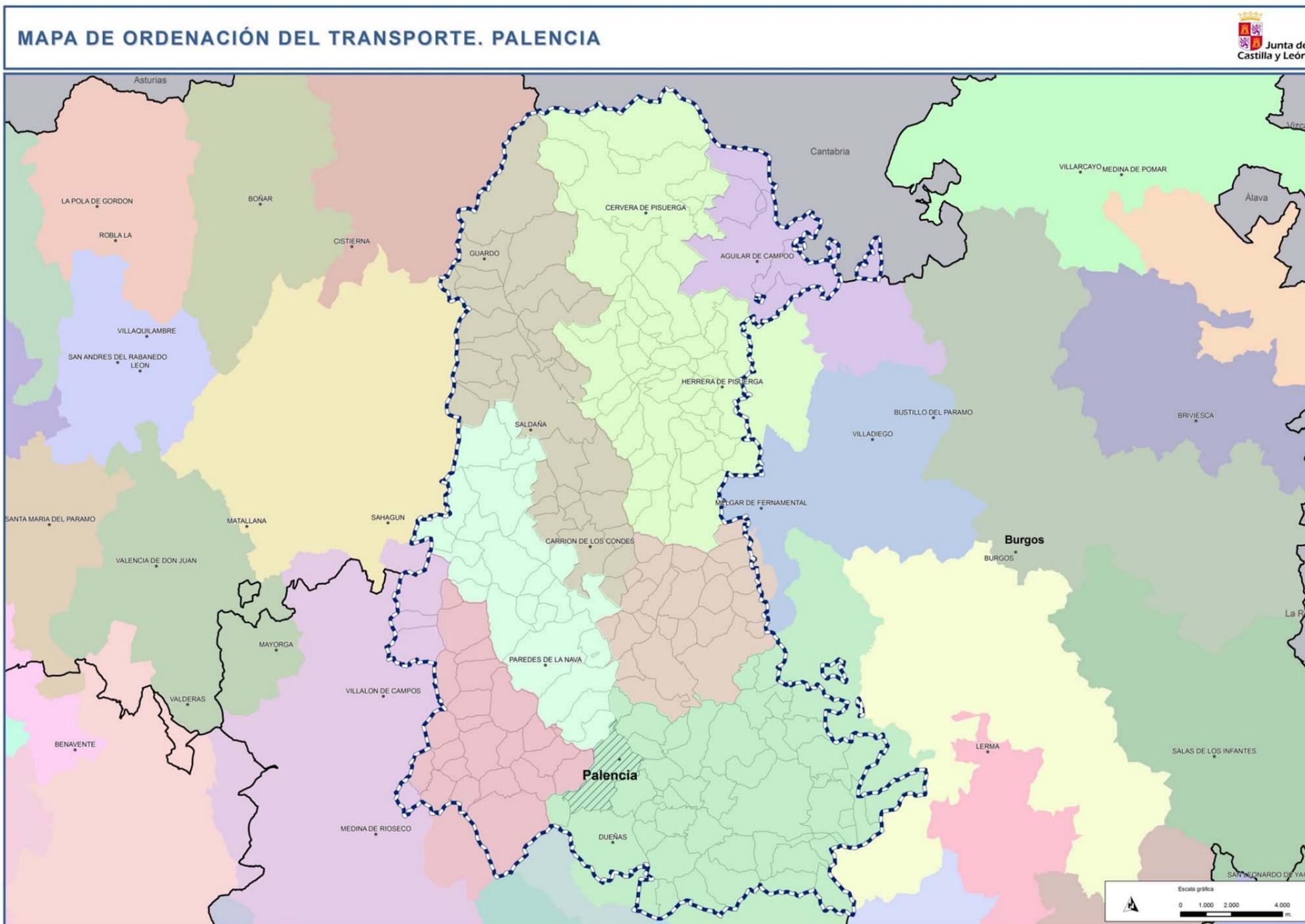
A continuación se representan los Mapas de los servicios integrados zonales por provincias:



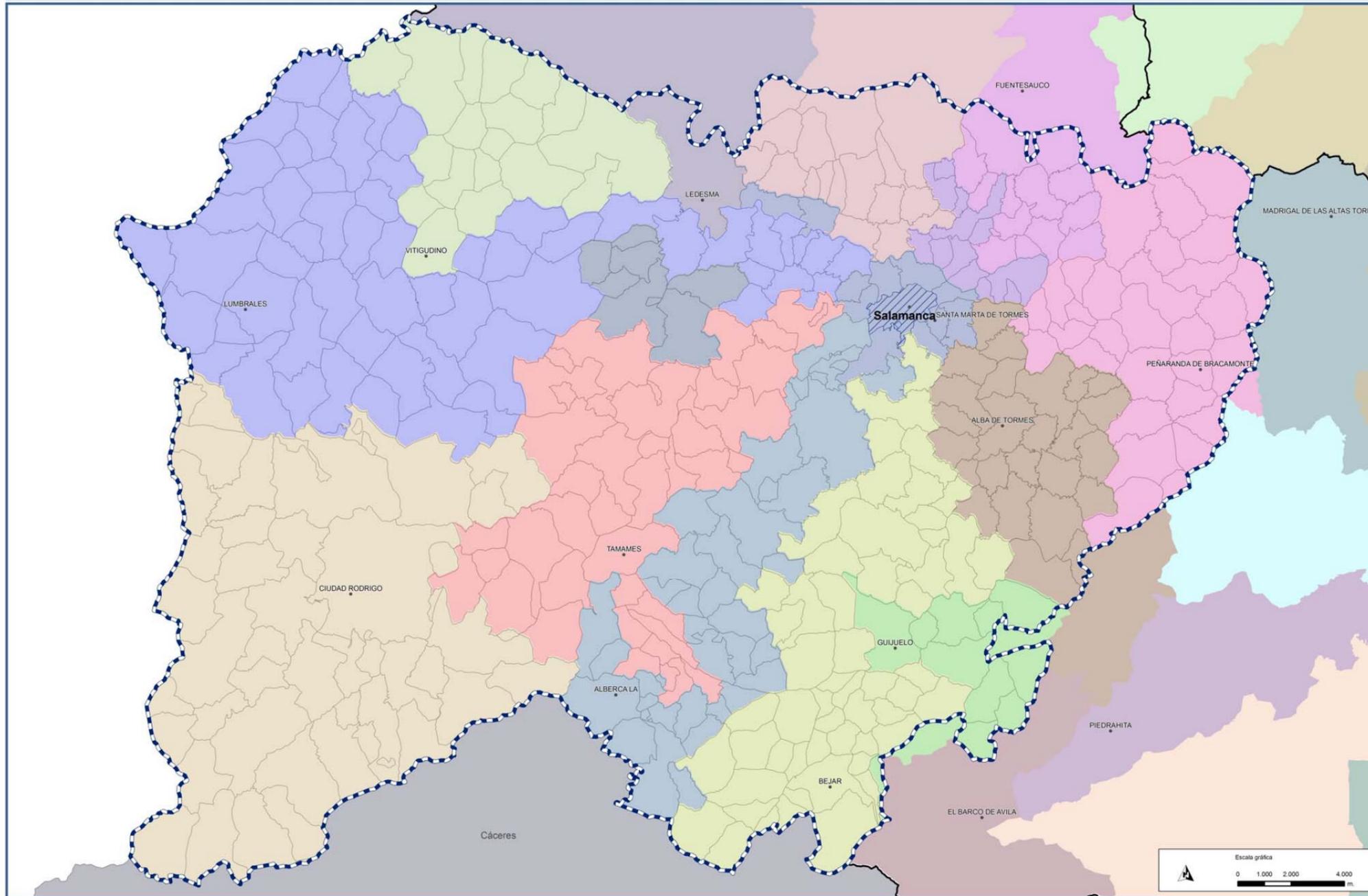
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. BURGOS

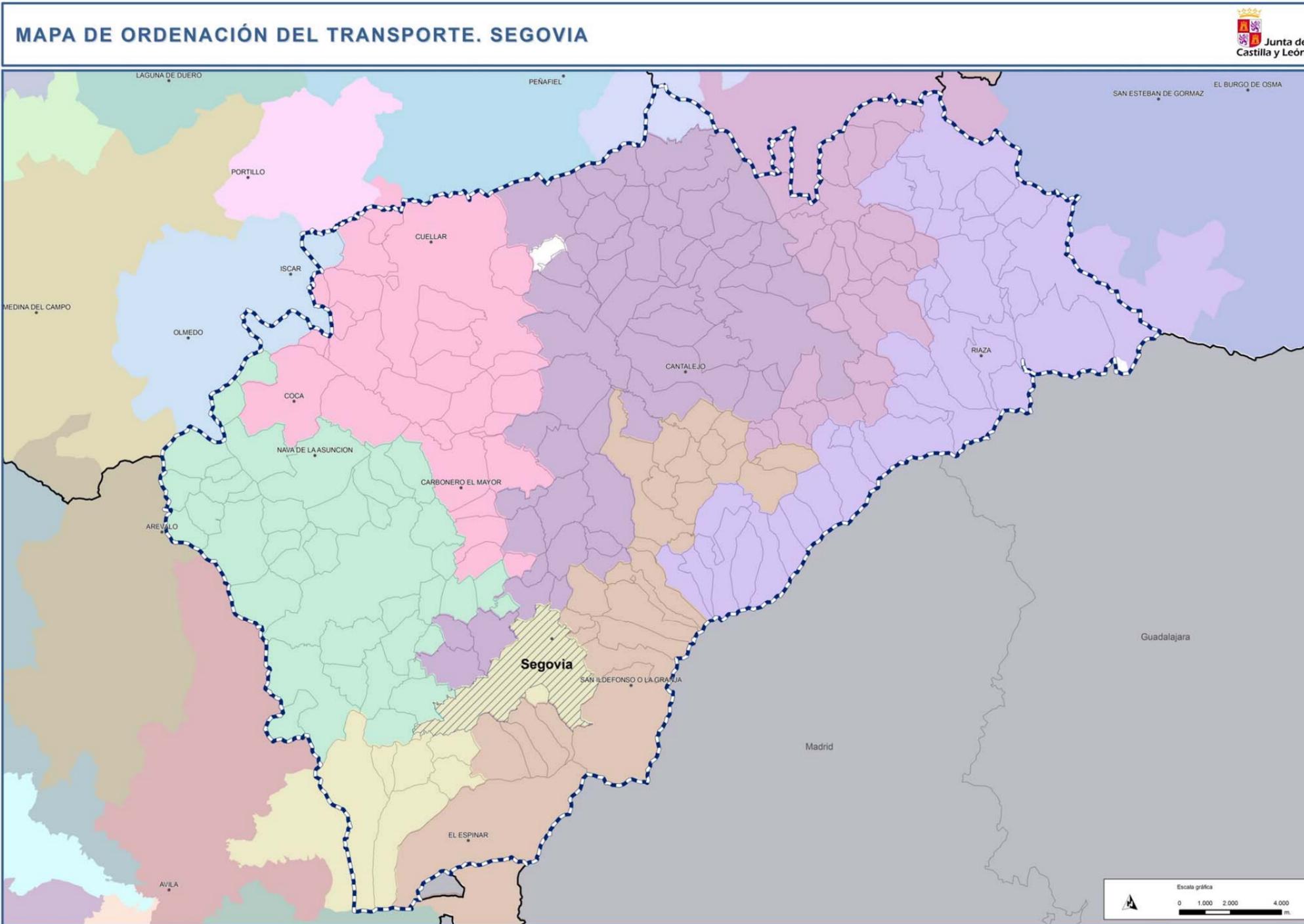




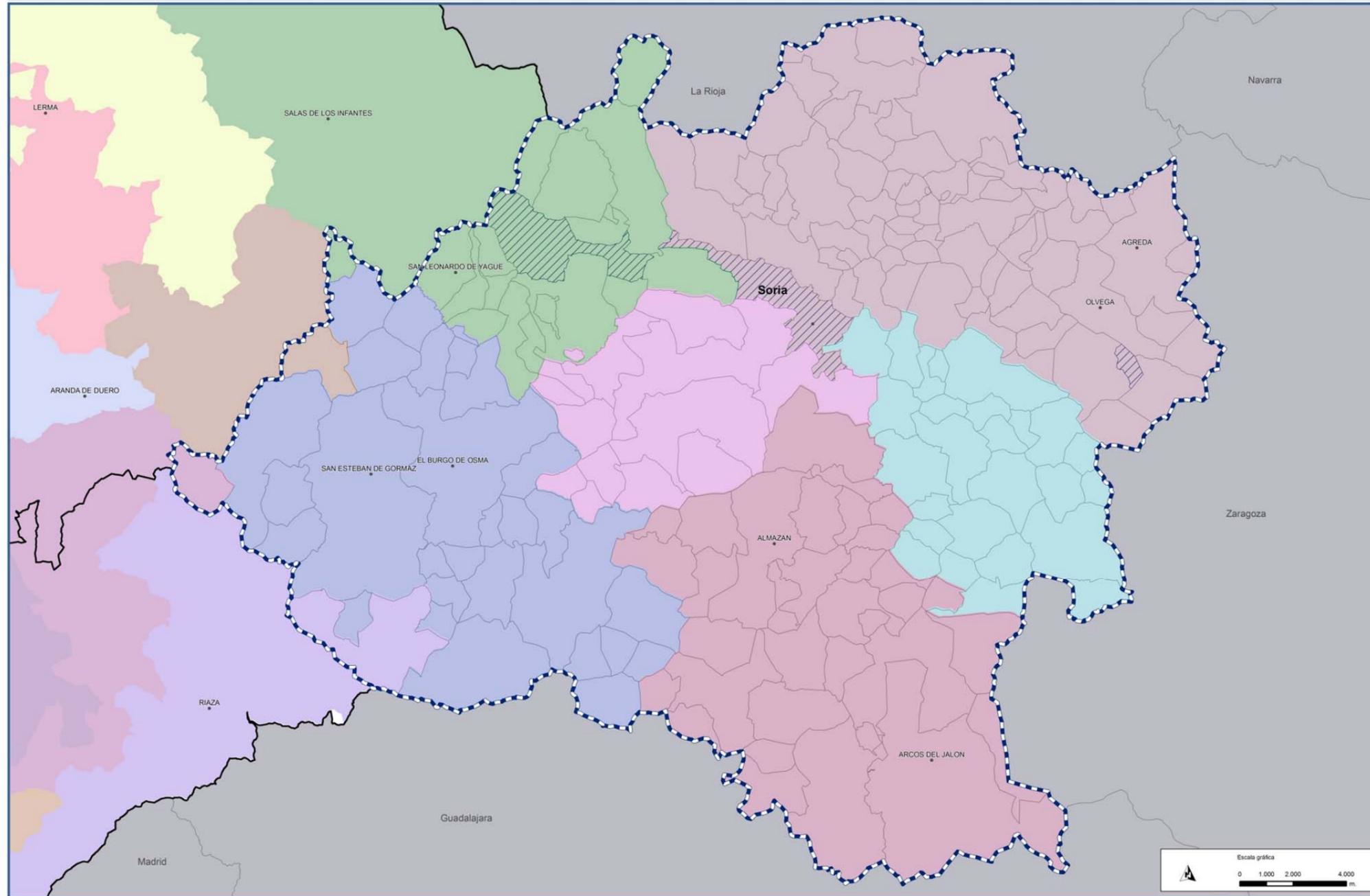


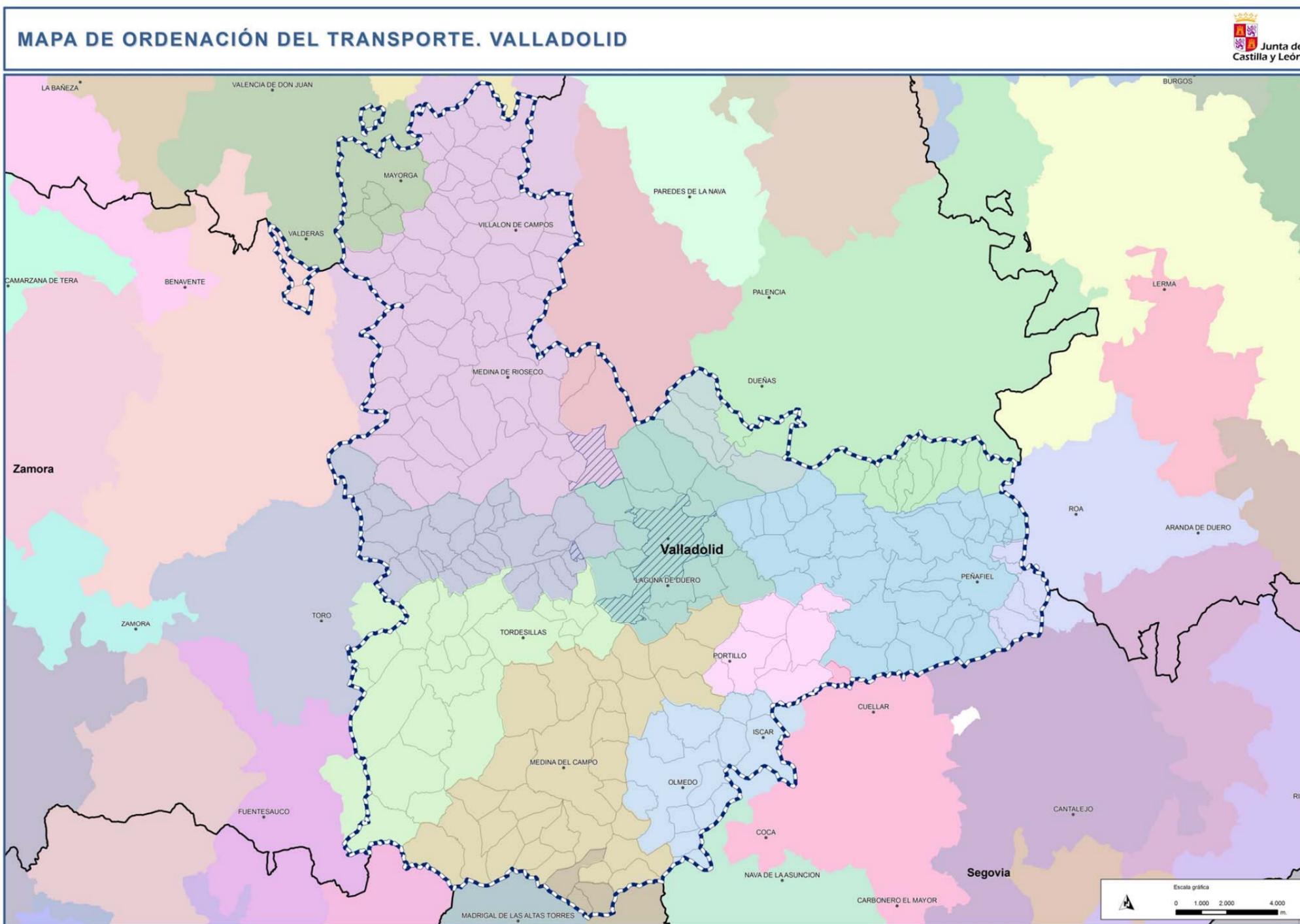
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. SALAMANCA

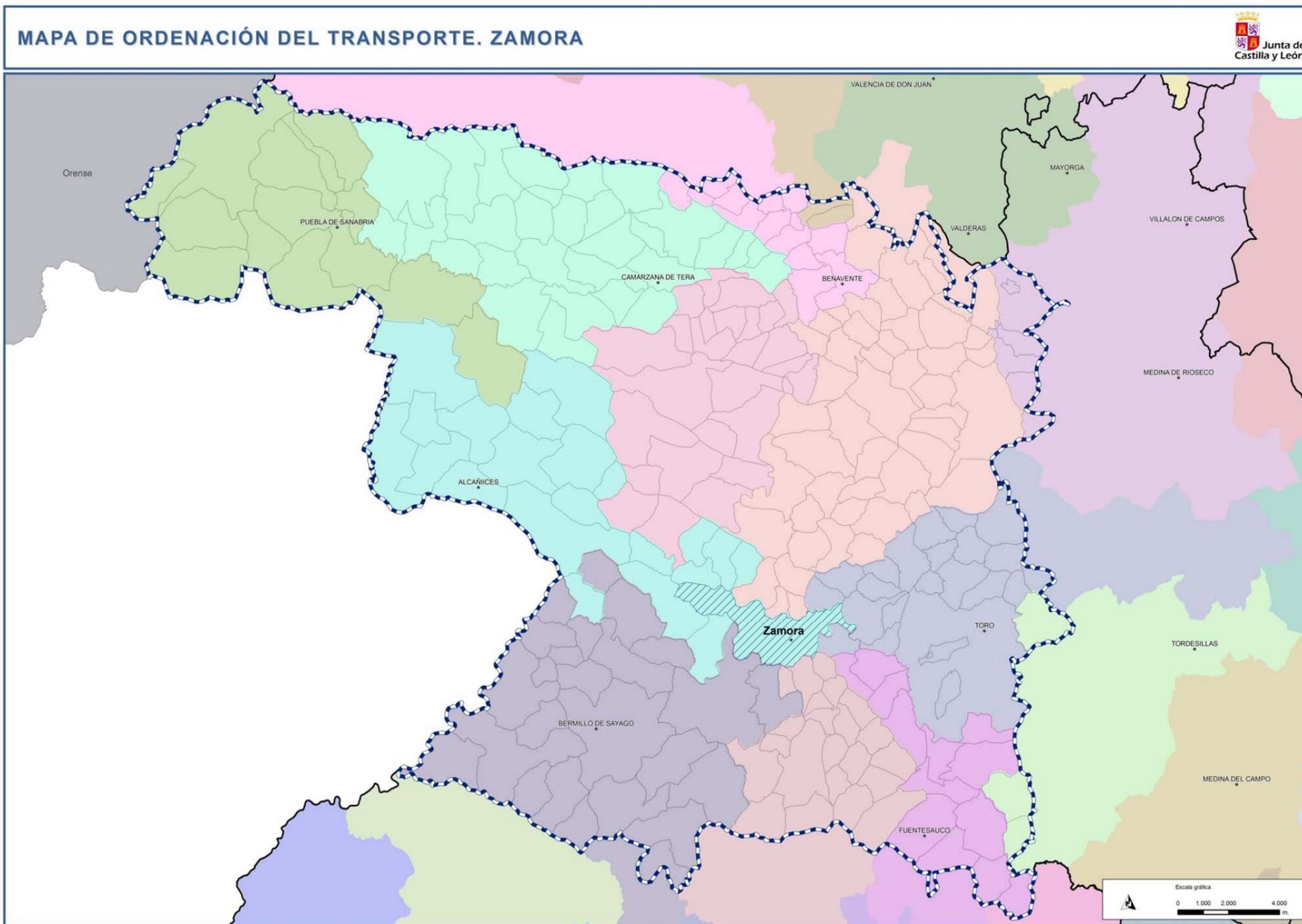




MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. SORIA







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.

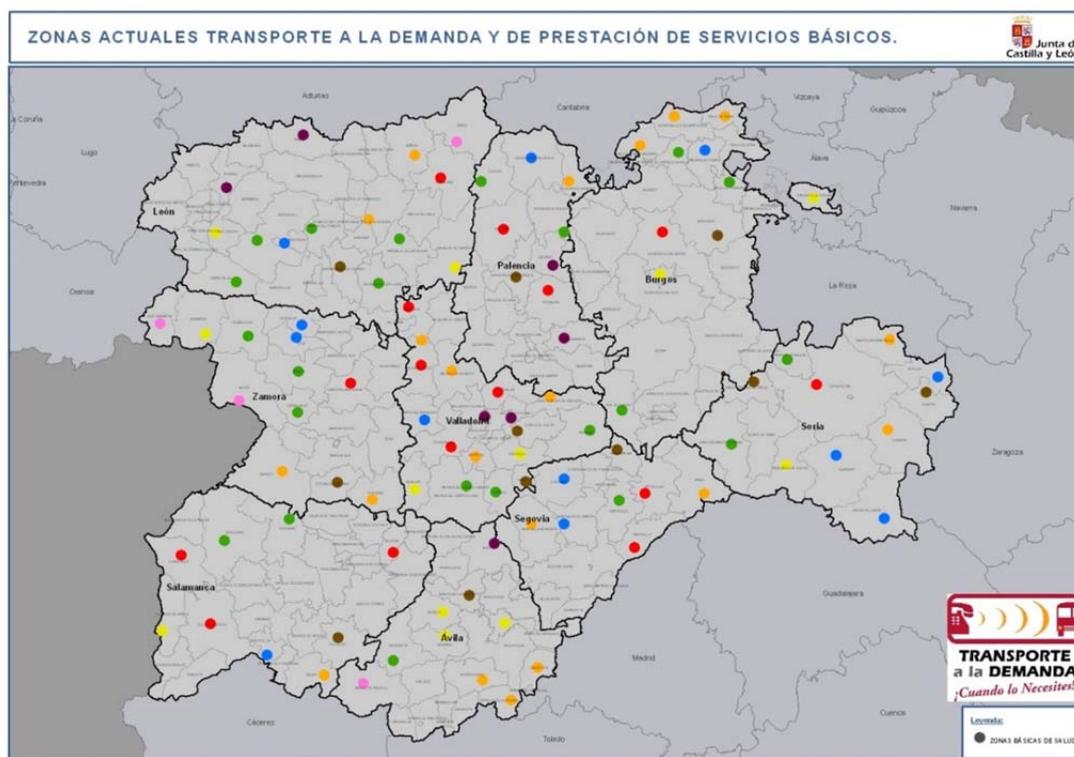
- Los siguientes criterios tienen **carácter vinculante**:
 - El transporte a la demanda se potencia ampliando su zonificación a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma.
 - Las rutas de transporte regular cuya demanda actual sea inferior a 4.500 viajeros/año pasan a ser prestadas con rutas 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

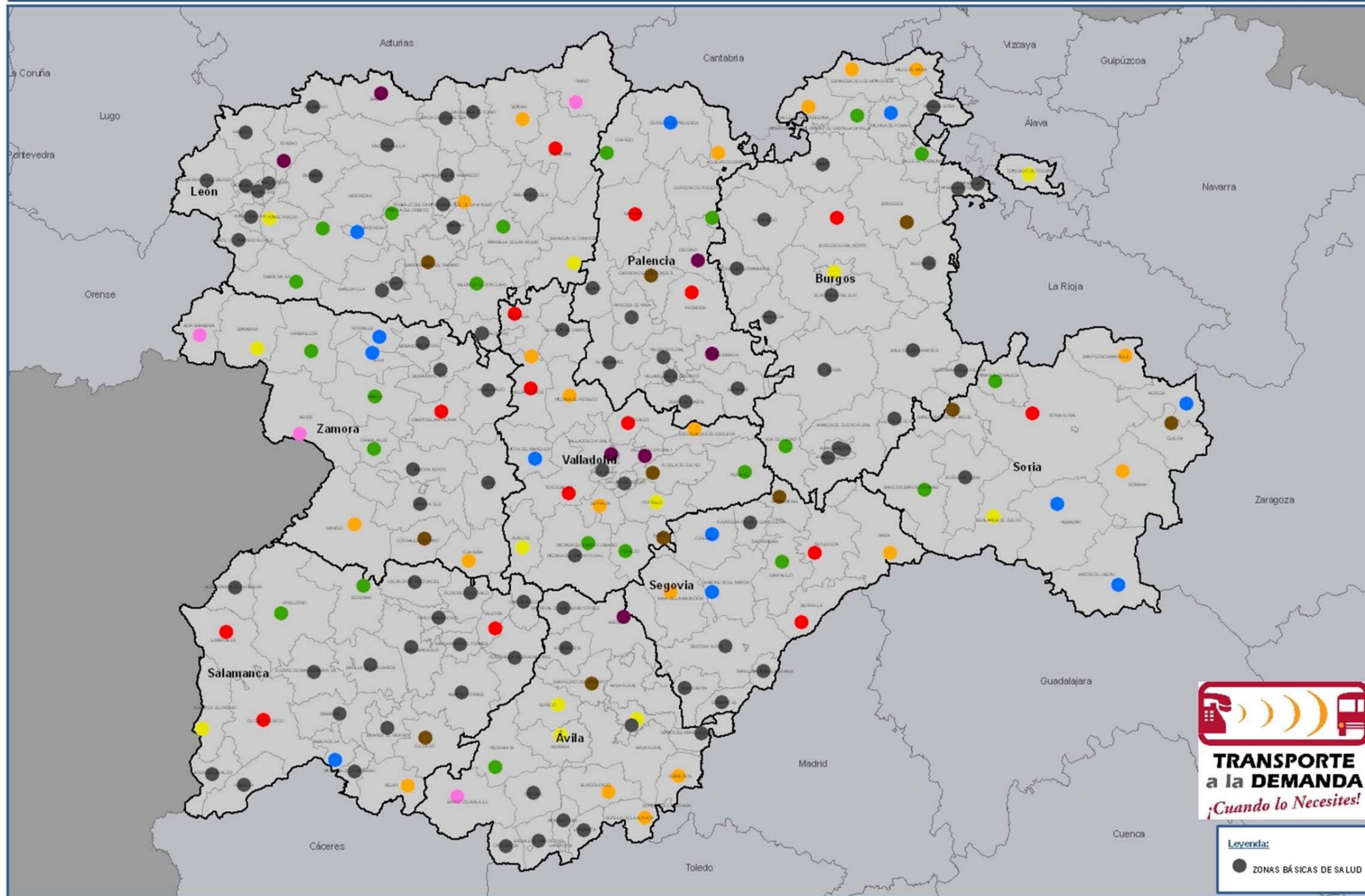
Las Zonas de transporte a la demanda que en la actualidad tienen creados servicios de transporte son las que se detallan en el siguiente Mapa:





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.



TRANSPORTE a la DEMANDA
¡Cuando lo Necesites!

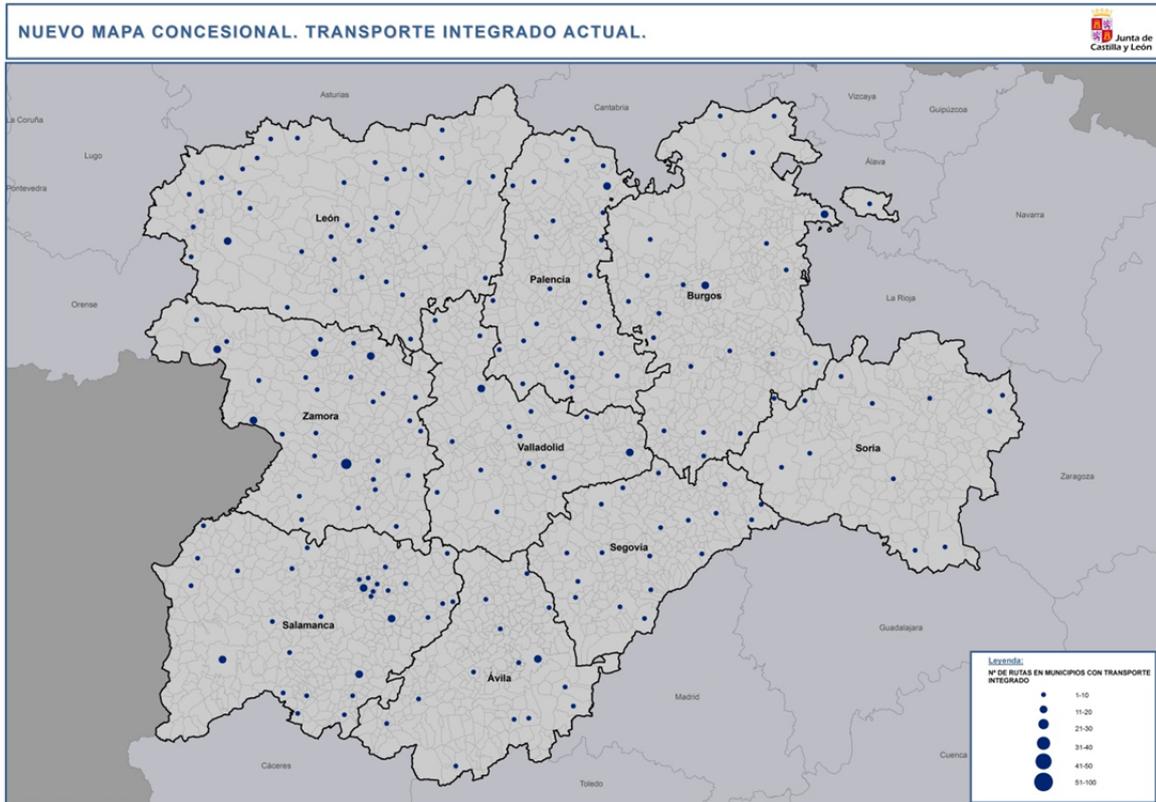
Legenda:
● ZONAS BÁSICAS DE SALUD

2.1.3. Prestación conjunta del transporte regular de uso general y especial.

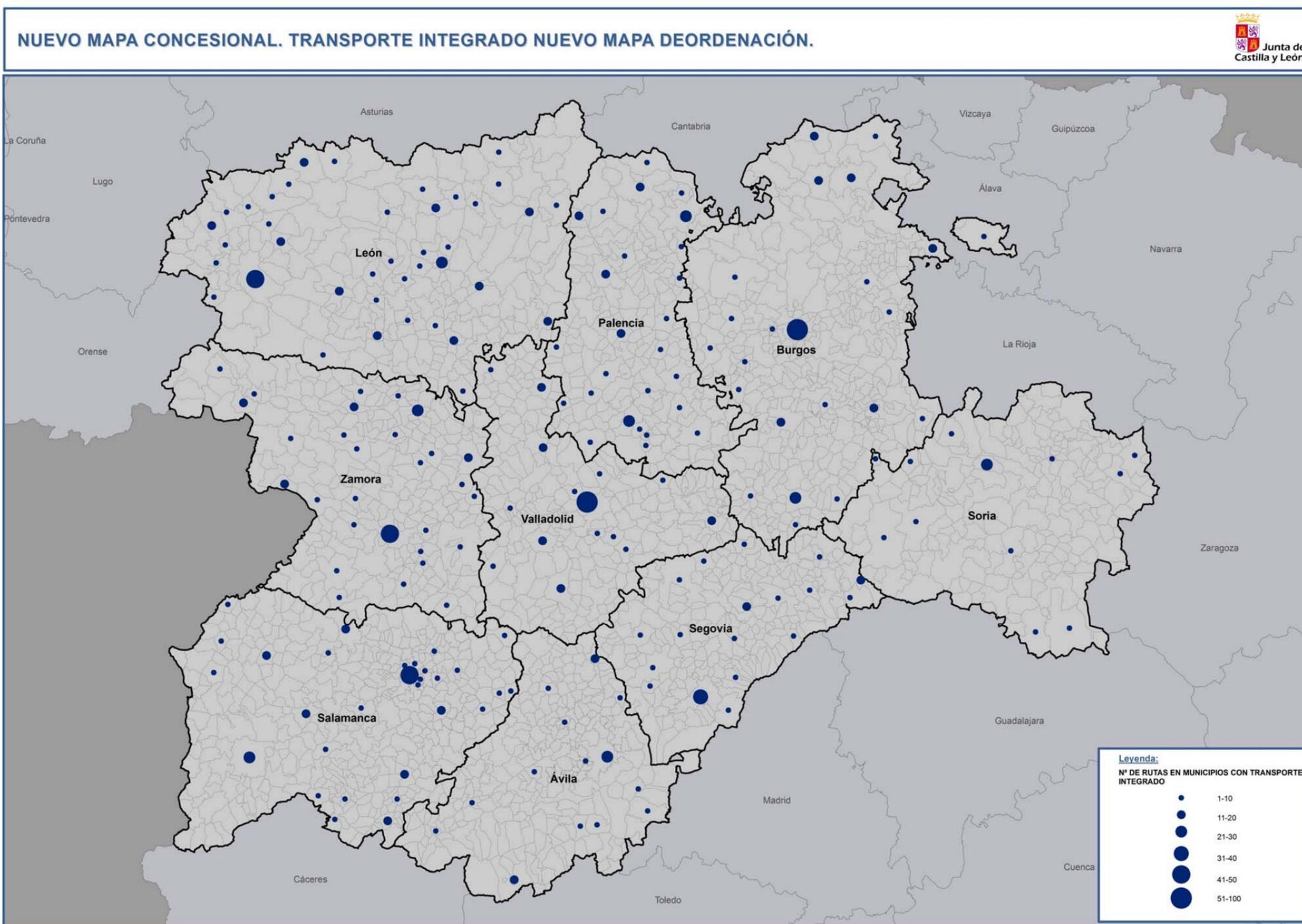
Integración del transporte escolar de uso especial dentro del transporte de uso general

- 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

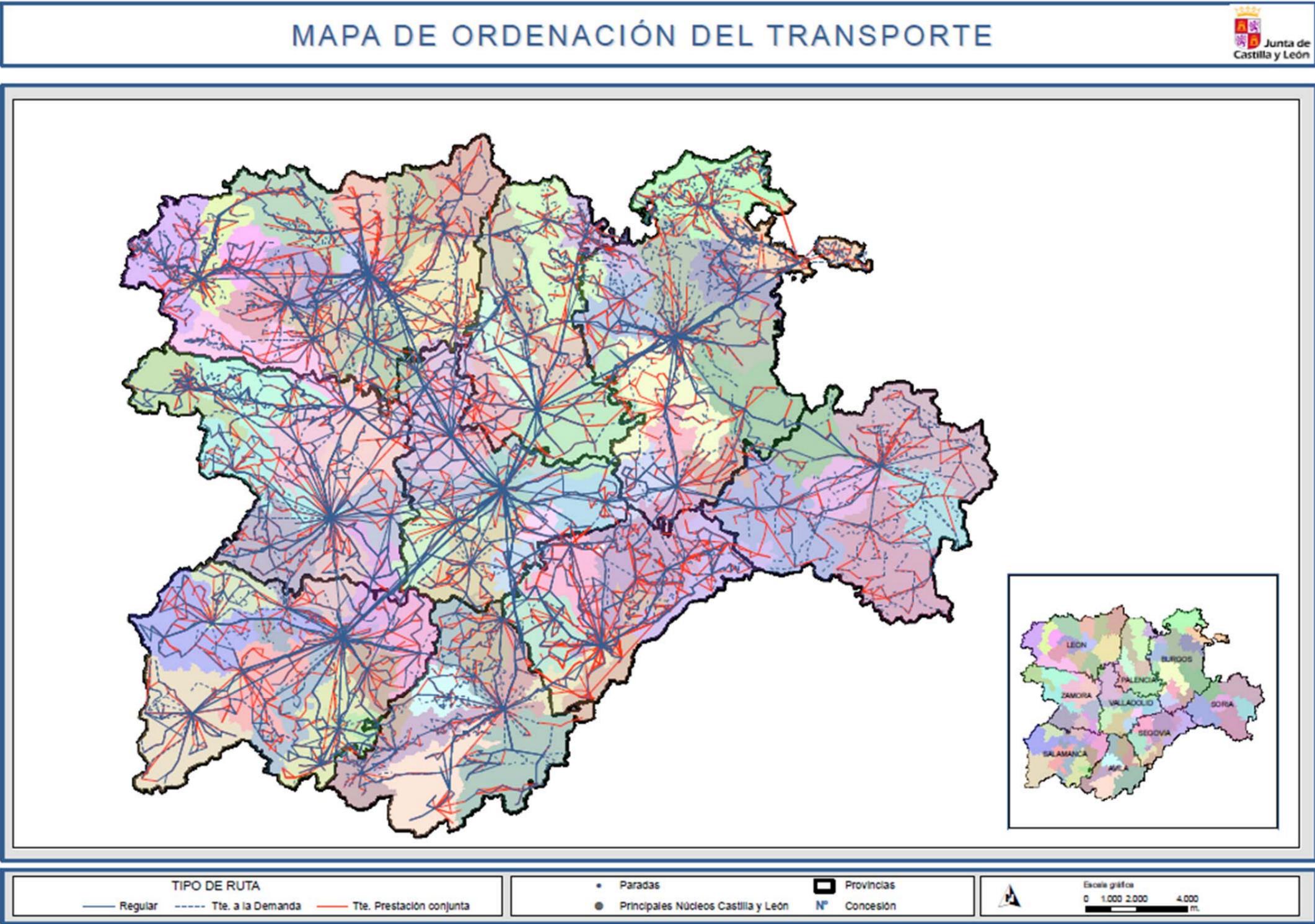
- Los escolares que tienen reconocido el derecho a un transporte gratuito tendrán absoluta preferencia en la reserva de plazas.
 - La Consejería competente en materia de educación asignará anualmente las plazas y la Consejería competente en materia de transportes llevará a cabo la gestión de las mismas, 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:

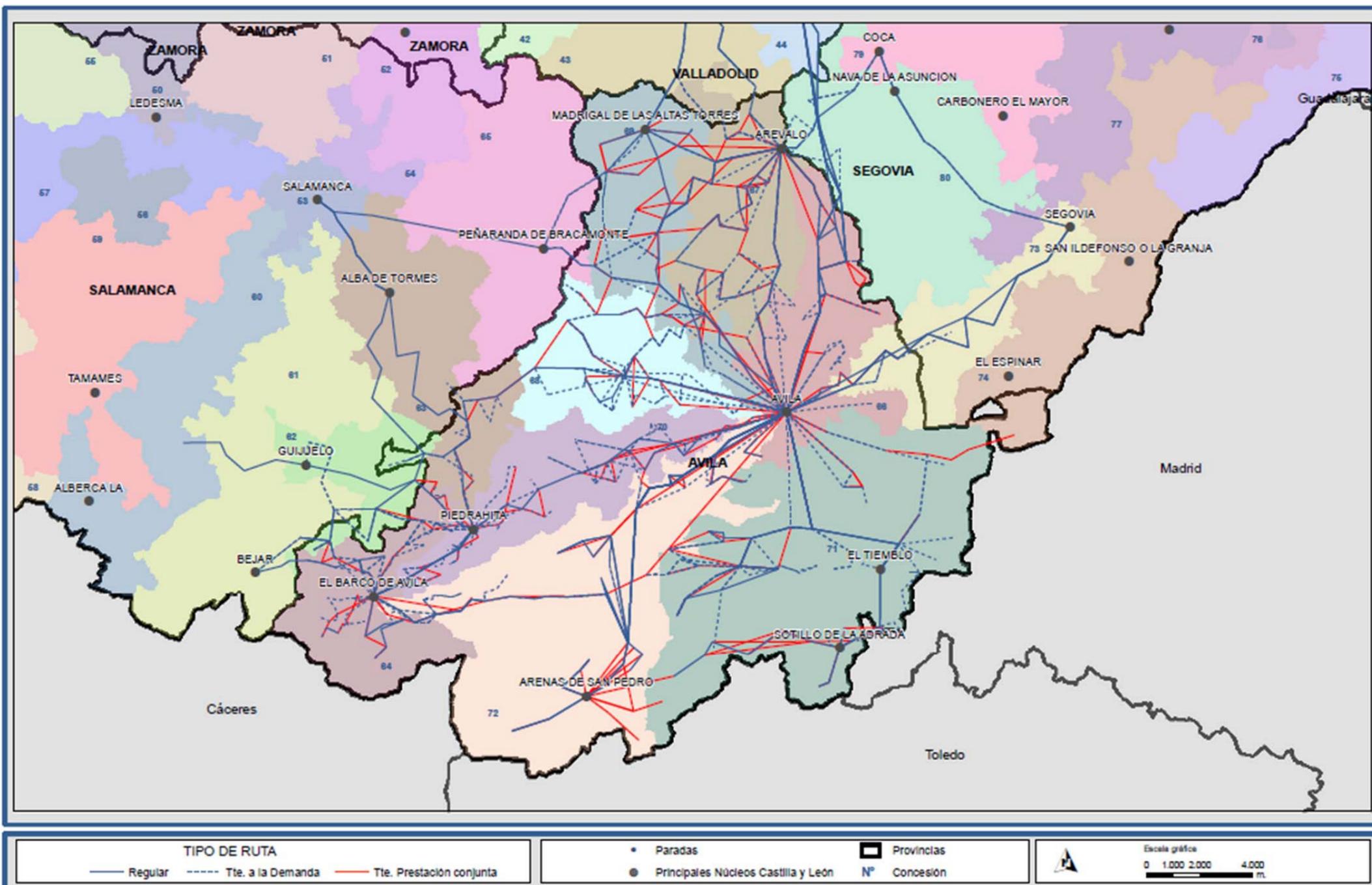


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte:



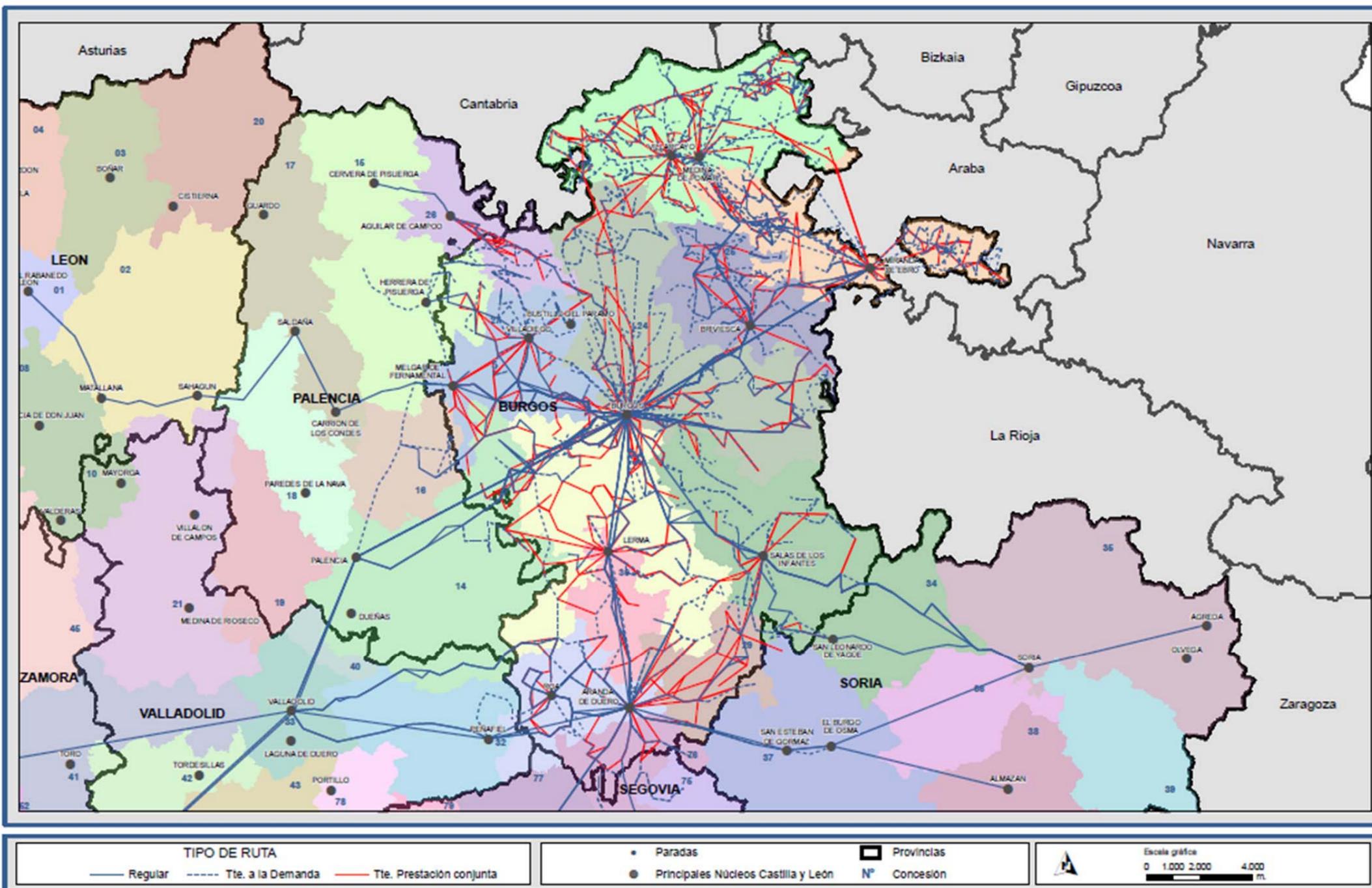
A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: **ÁVILA**

MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: **ÁVILA**

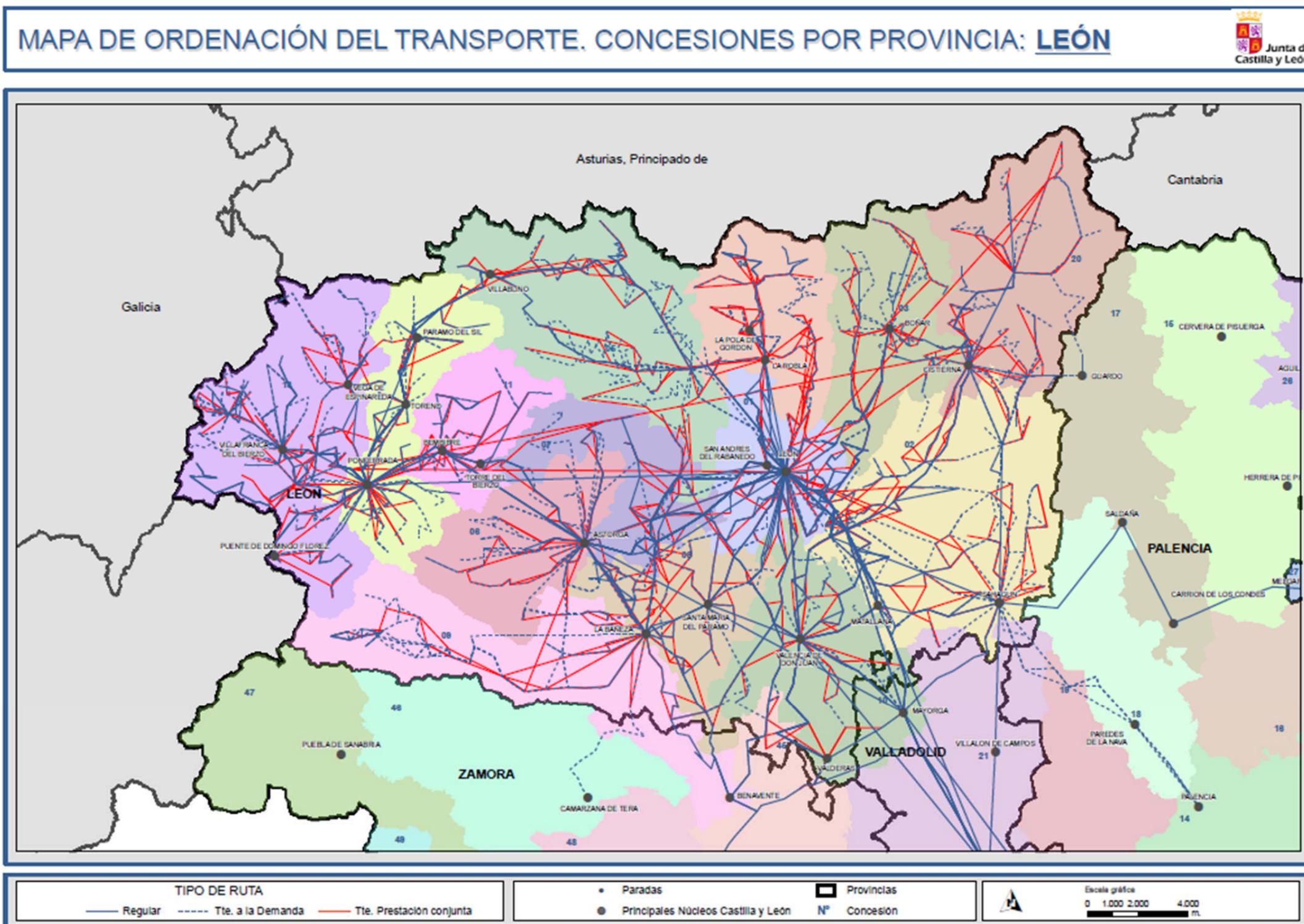


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: BURGOS

MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: **BURGOS**

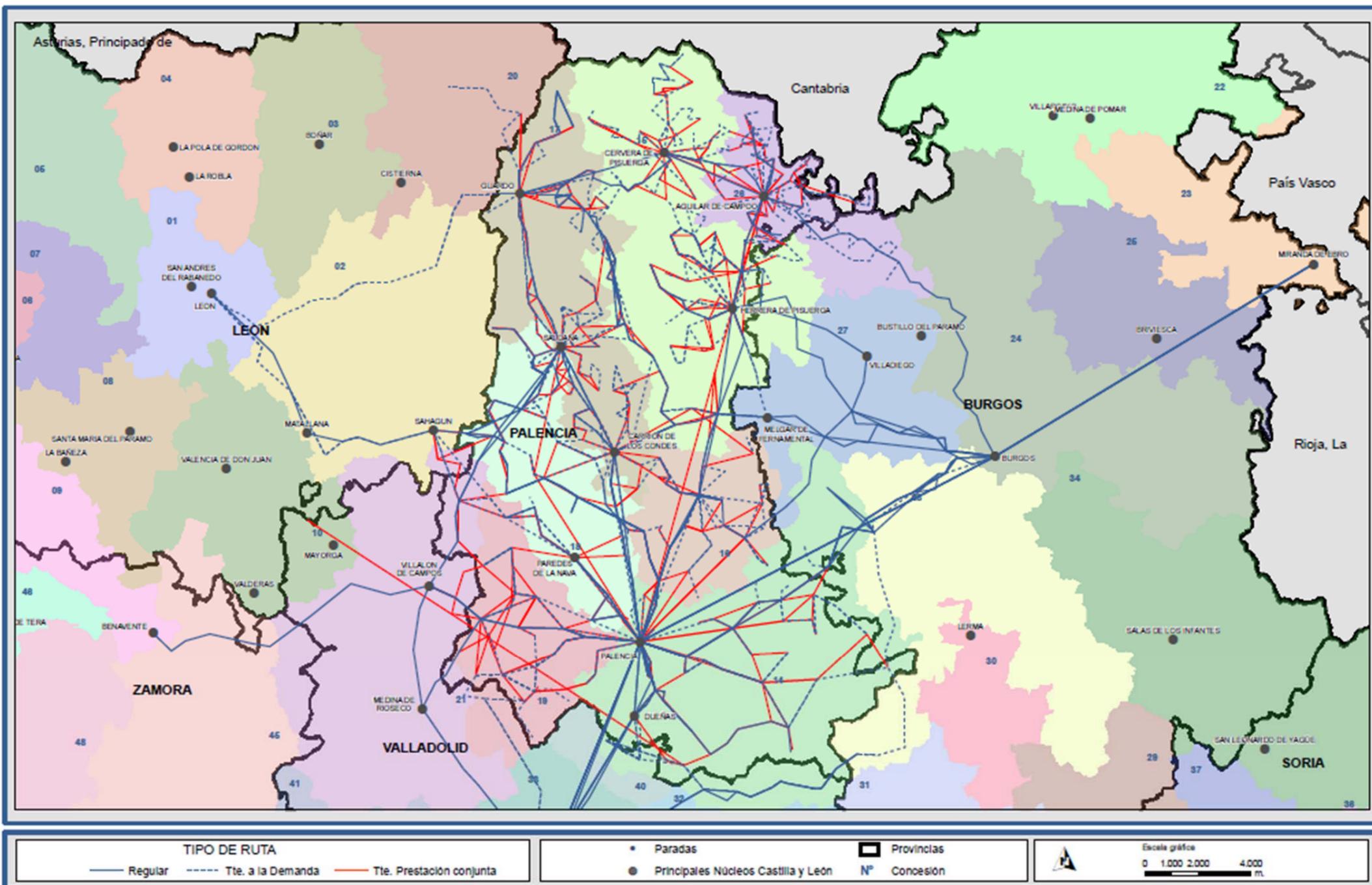


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: LEÓN

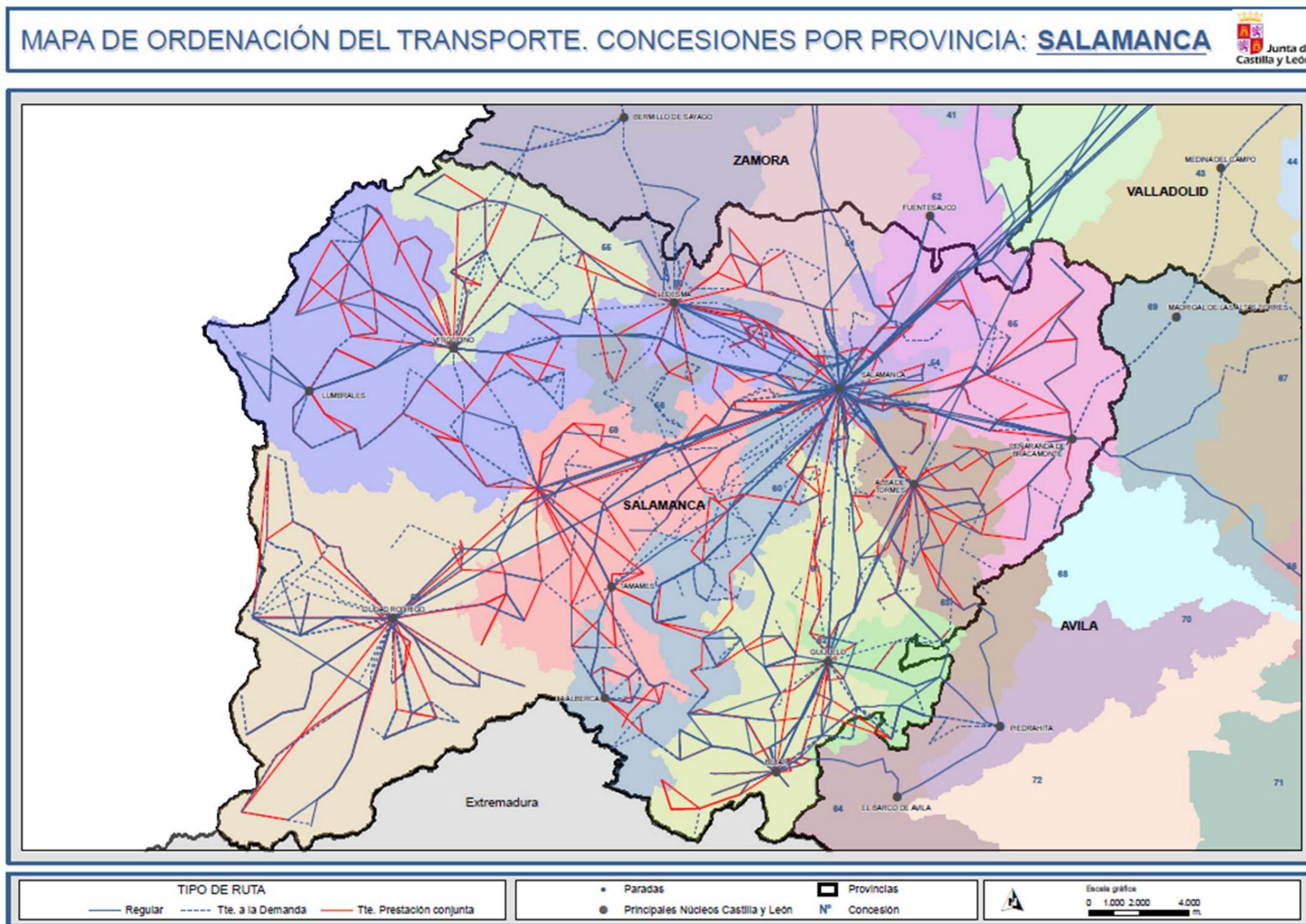


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: PALENCIA

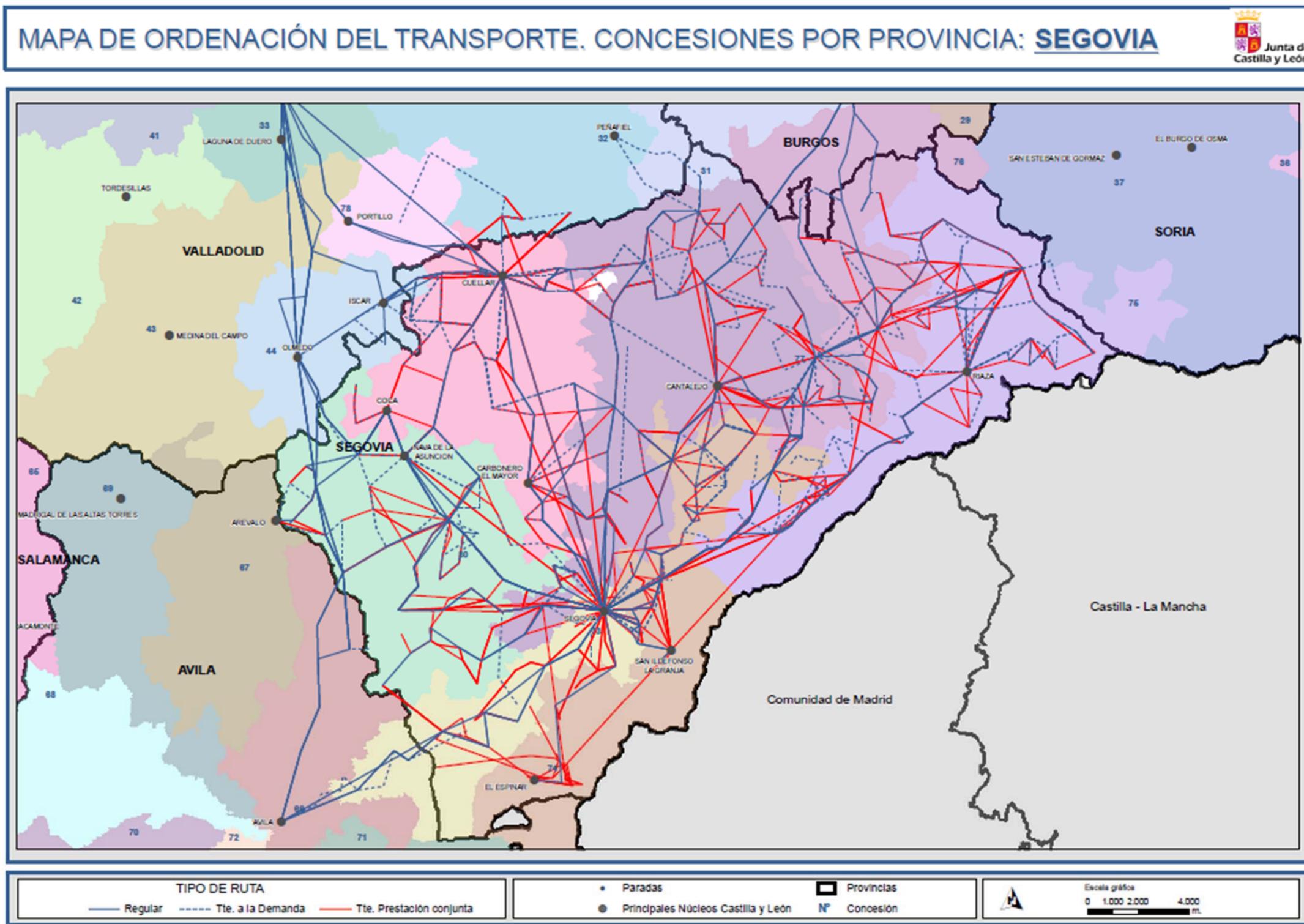
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: PALENCIA



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

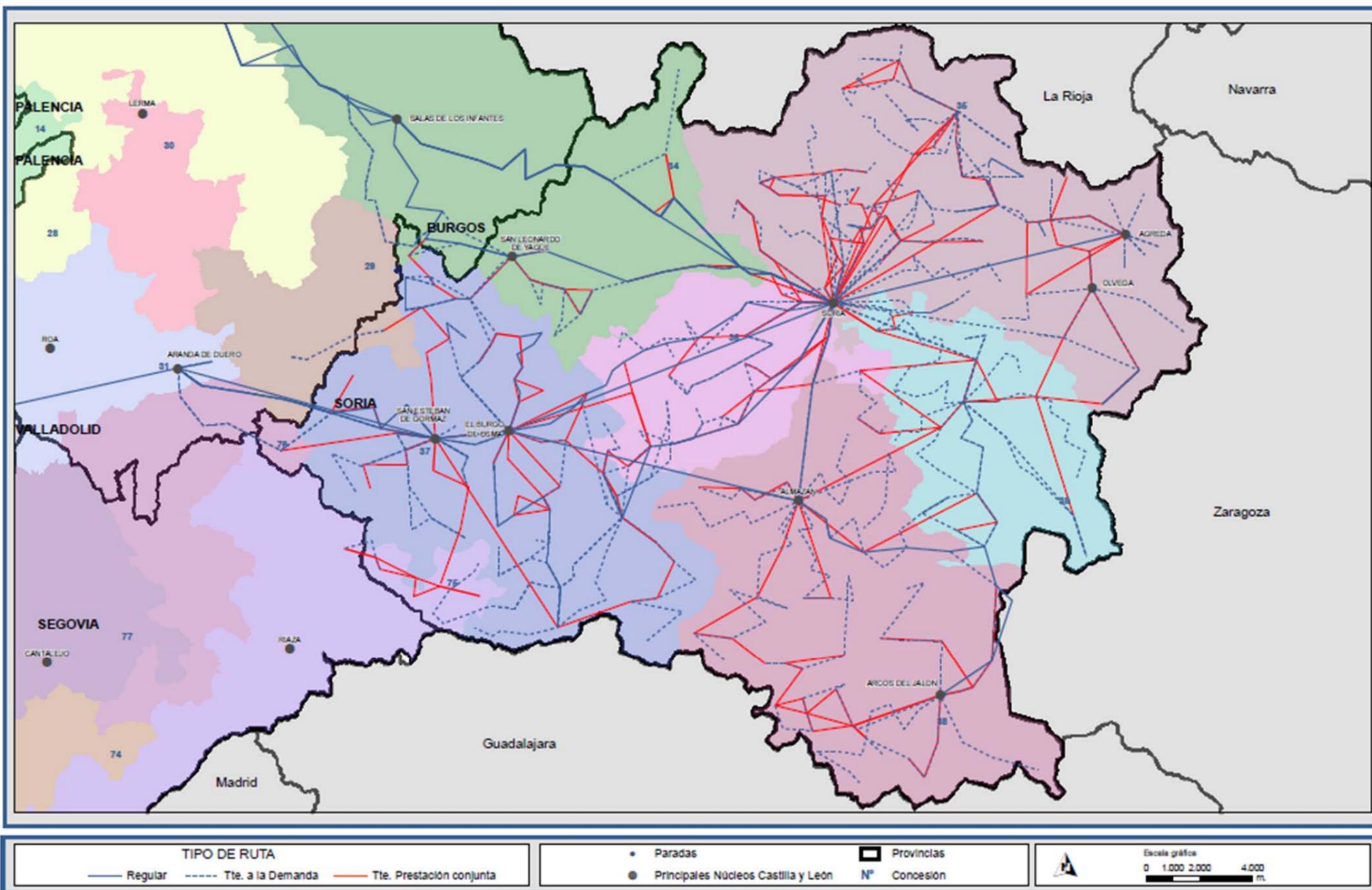


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: **SEGOVIA**

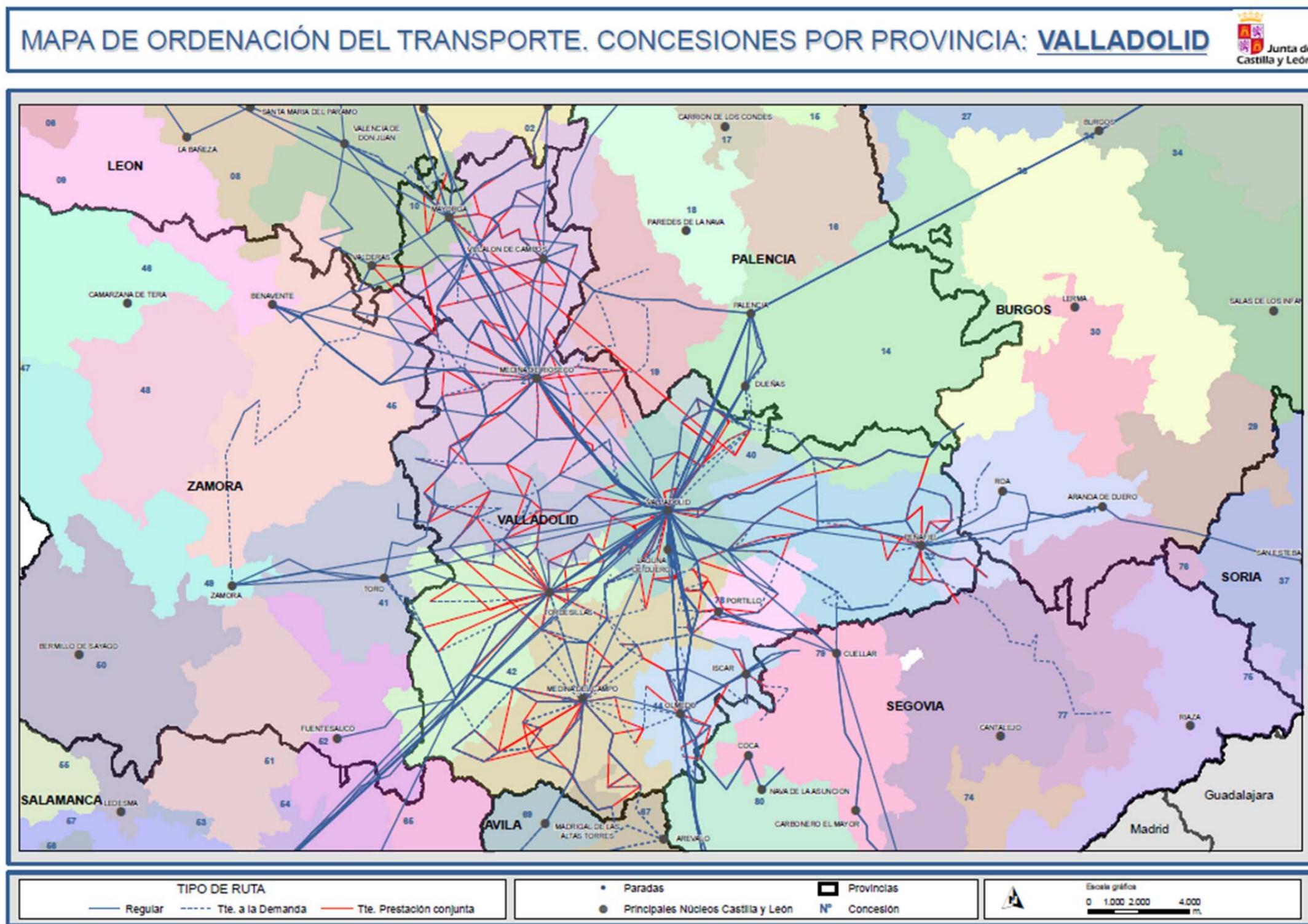


A continuación se representan los **Mapas de los servicios integrados zonales**, con carácter **orientativo**, con las diferentes tipologías de rutas de transporte por provincias: SORIA

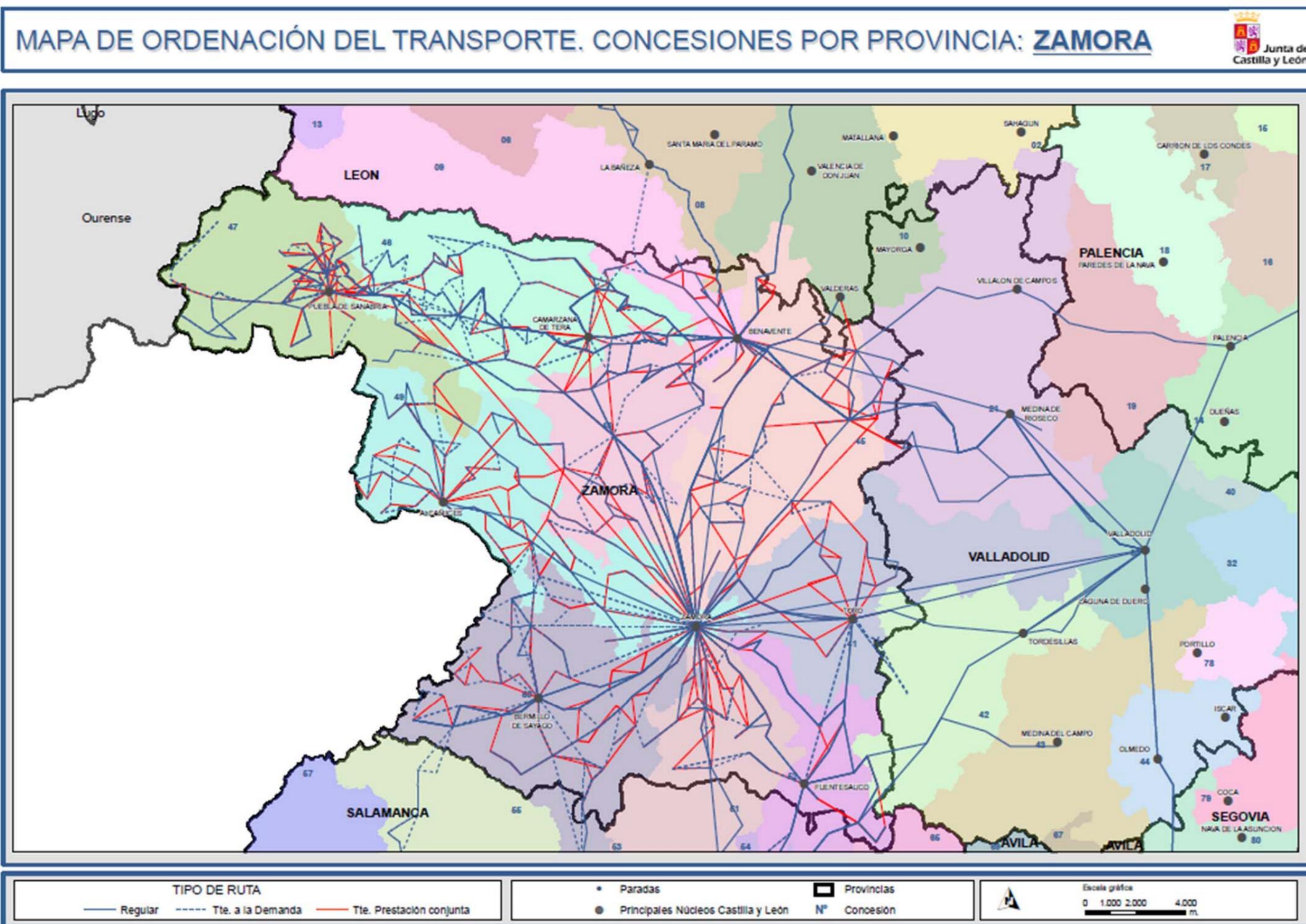
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE. CONCESIONES POR PROVINCIA: **SORIA**



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.

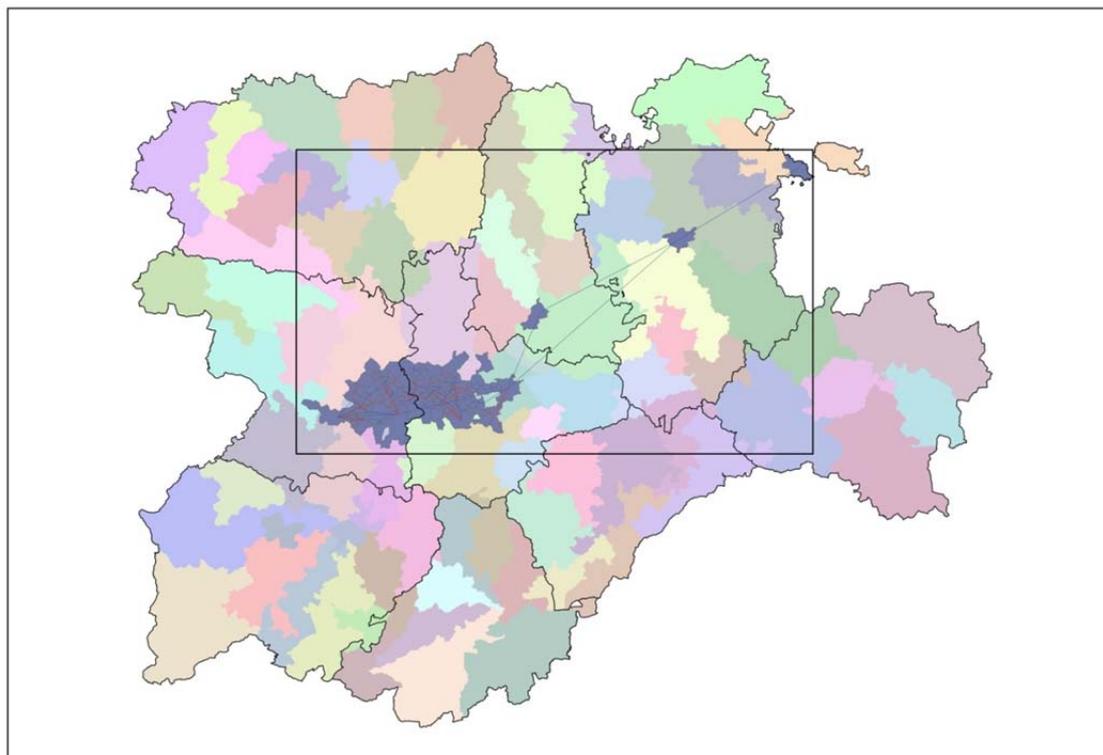
Es preciso por tanto establecer un modelo conceptual que sirva de referente teórico y al que se deben adaptar los flujos de movilidad en cada caso concreto. Así, y bajo dicho criterio, podemos establecer los siguientes **niveles de estratificación de rutas de transporte o flujos de movilidad**:

- 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.

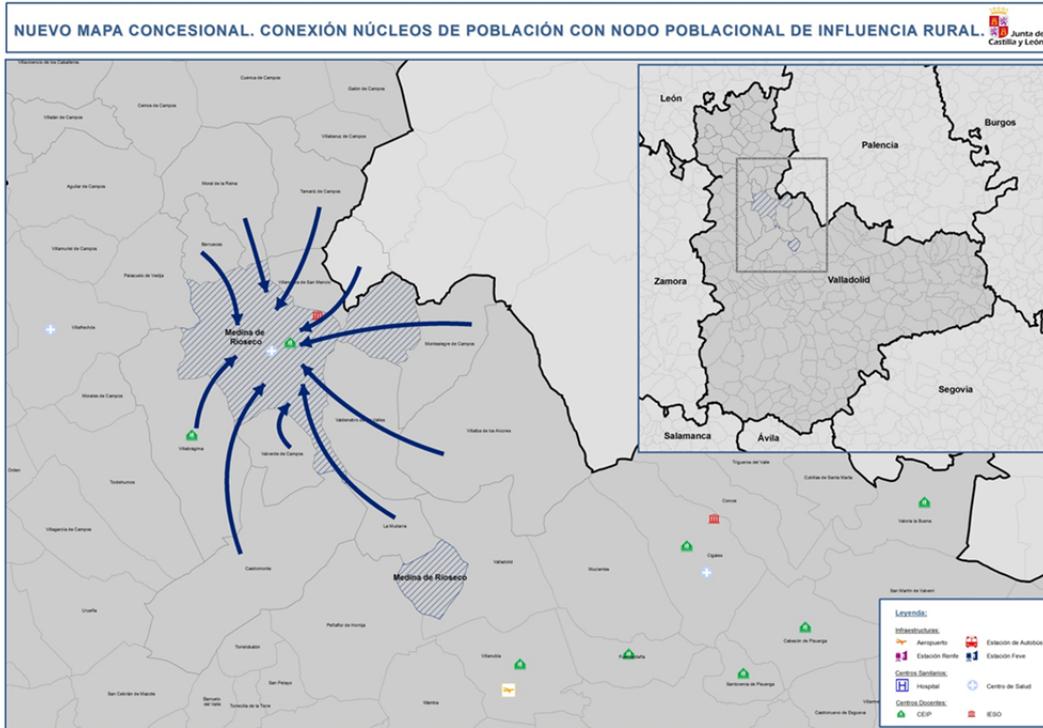
En este estrato se conectan núcleos de población de un área funcional rural con los núcleos de influencia rural donde se prestan los servicios básicos, que permiten configurar un transporte de proximidad en el ámbito rural, permitiendo así, dar cobertura a mayor número de población:

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**.

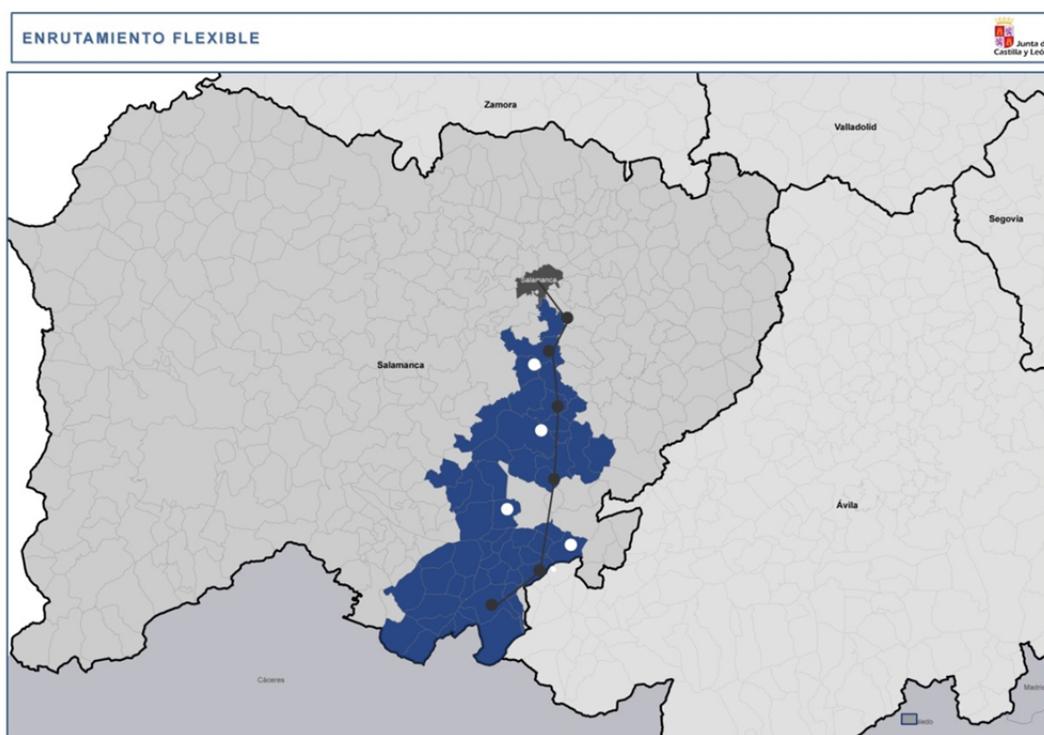
A continuación se muestra un ejemplo de conexión con núcleos de población con nodo de población de influencia rural.



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).

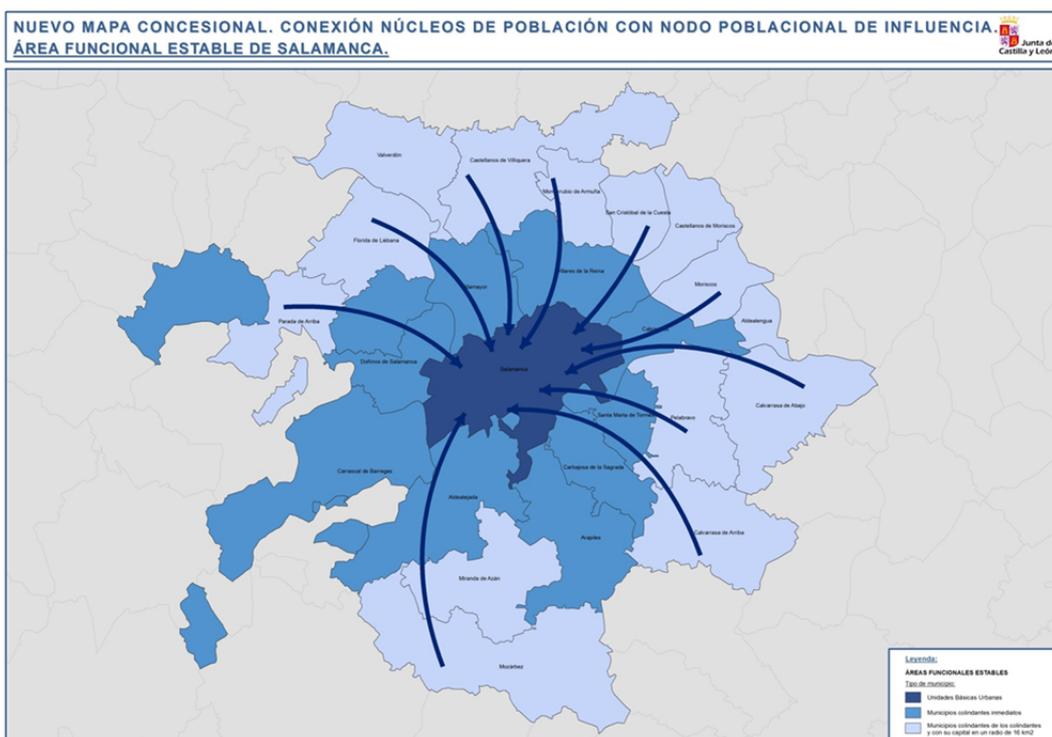
Dentro de este estrato también se recoge la conexión de núcleos de población con nodo poblacional de influencia de un Área Funcional Estable.

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

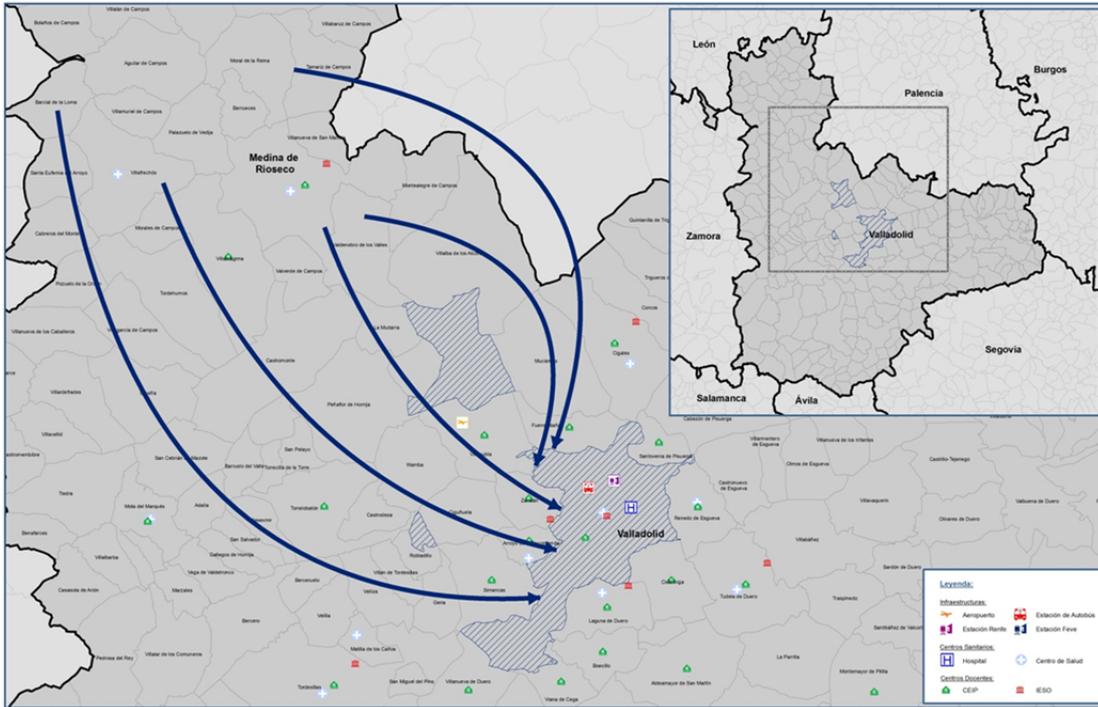
Conexión de los diferentes núcleos de población con el municipio de referencia del área o áreas funcionales urbanas que ejerzan una influencia en la prestación de servicios básicos (educativos, sanitarios, administrativos o de otra índole) en el ámbito de una provincia. El flujo de movilidad se establece 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.

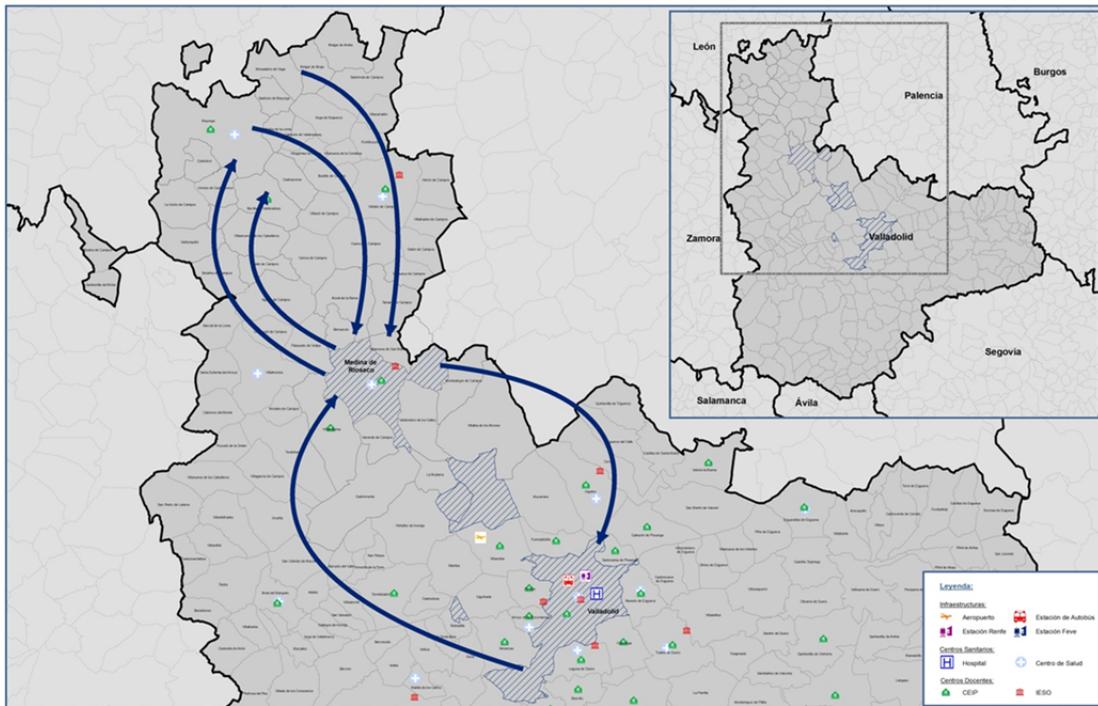
Este Estrato tiene **carácter orientativo**.

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.



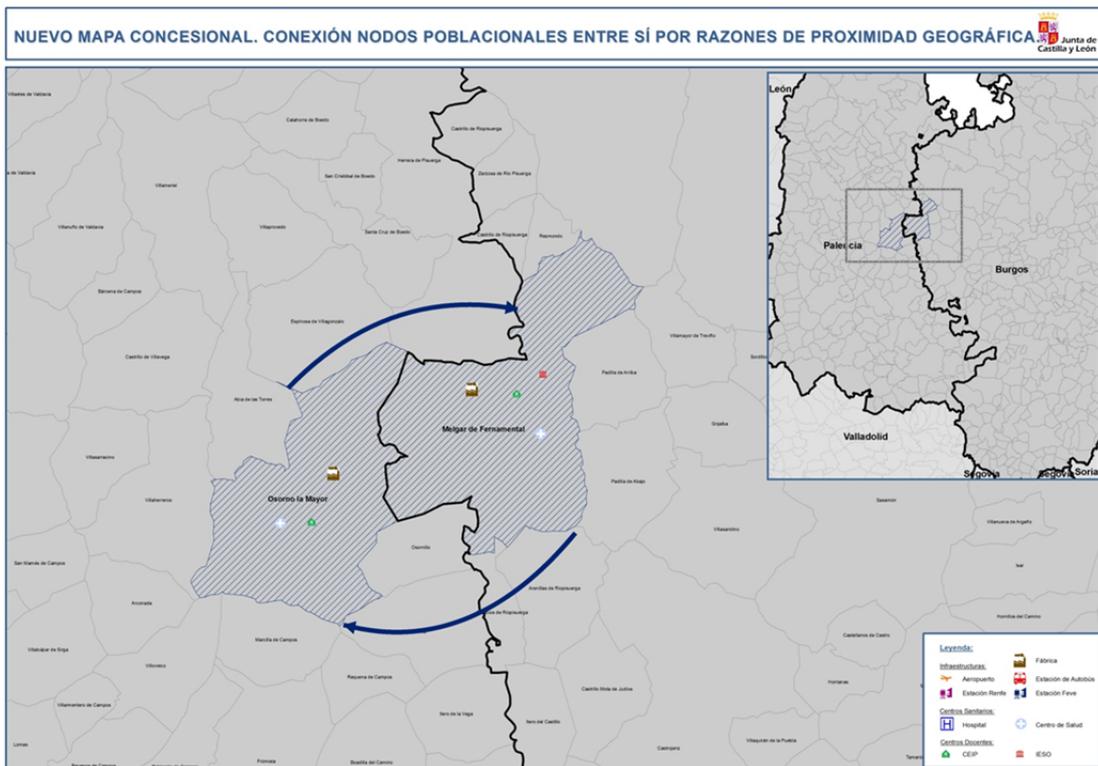
Estrato 3.- Criterio de conexión de los nodos poblacionales entre sí por razones de proximidad geográfica, por razones de influencia socioeconómica, o por conexión con polos industriales consolidados.

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

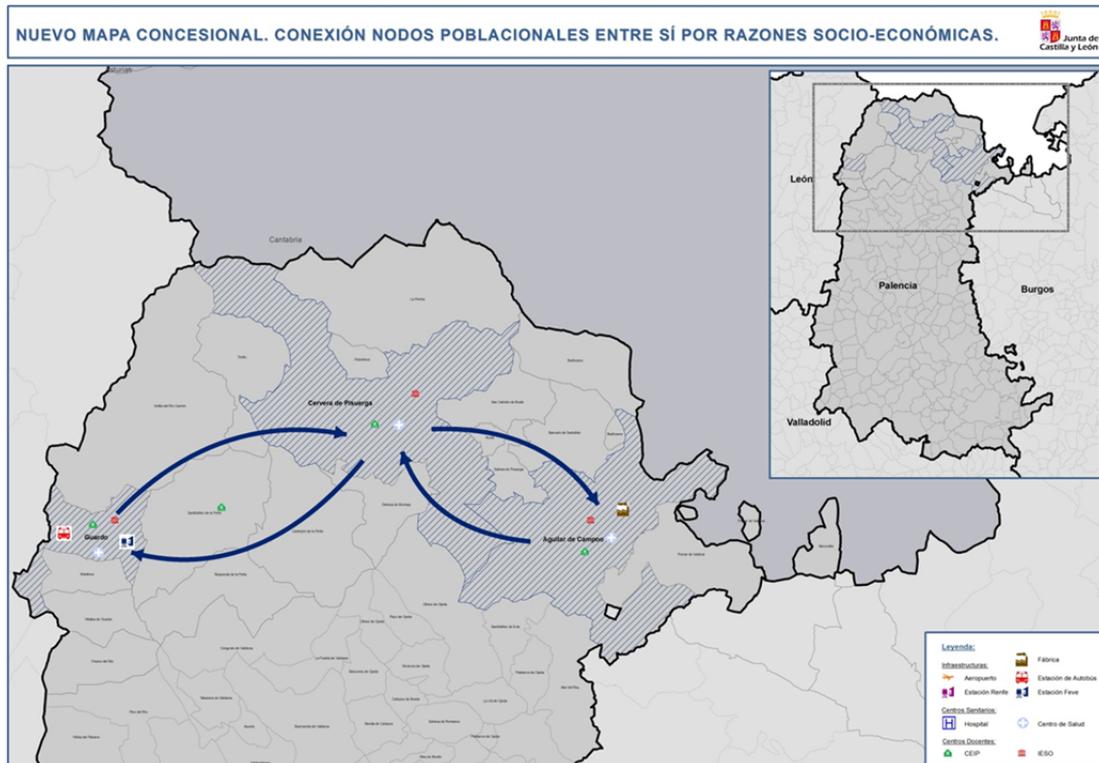
Este Estrato tiene **carácter orientativo**.

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).



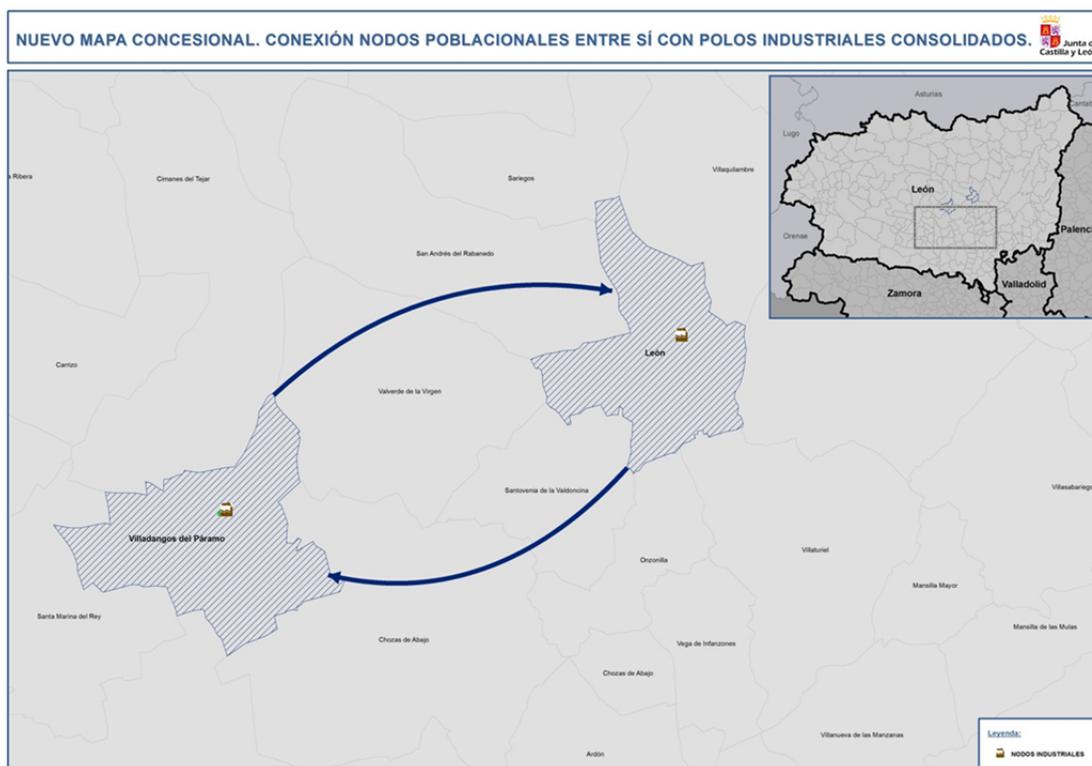
b) Conexión entre nodos de población por razones socio-económicas

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**.

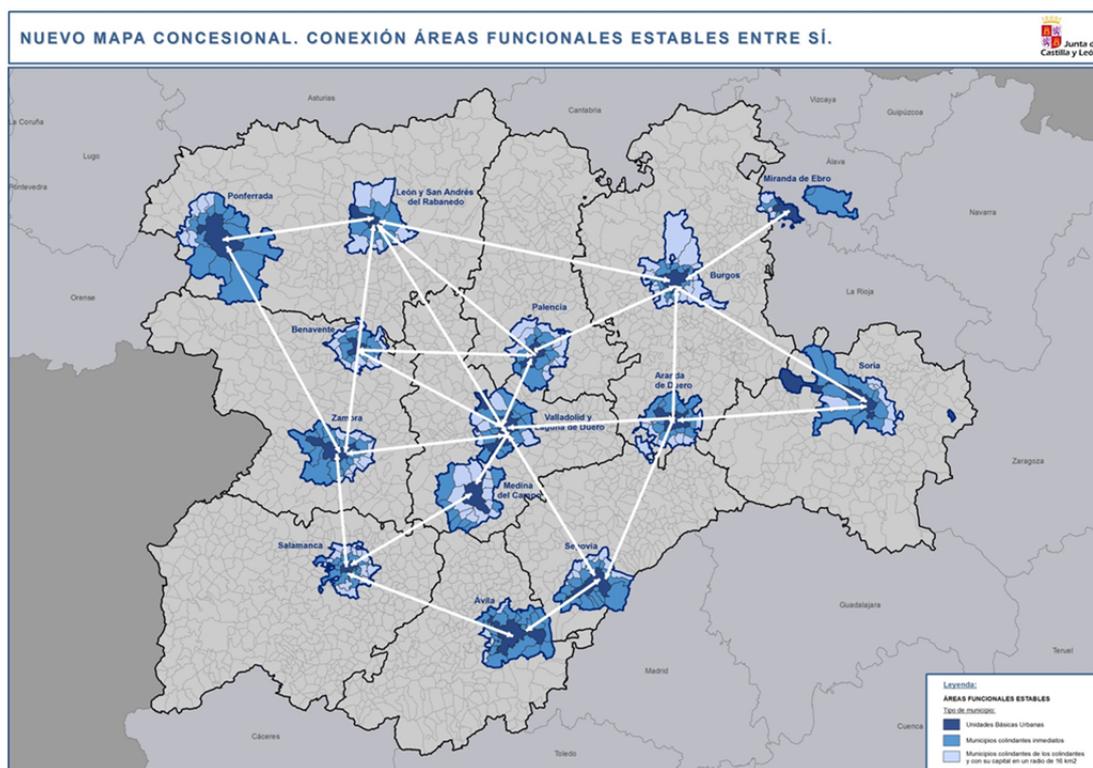


Estrato 4.- Criterio de conexión de las áreas funcionales entre sí.

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).

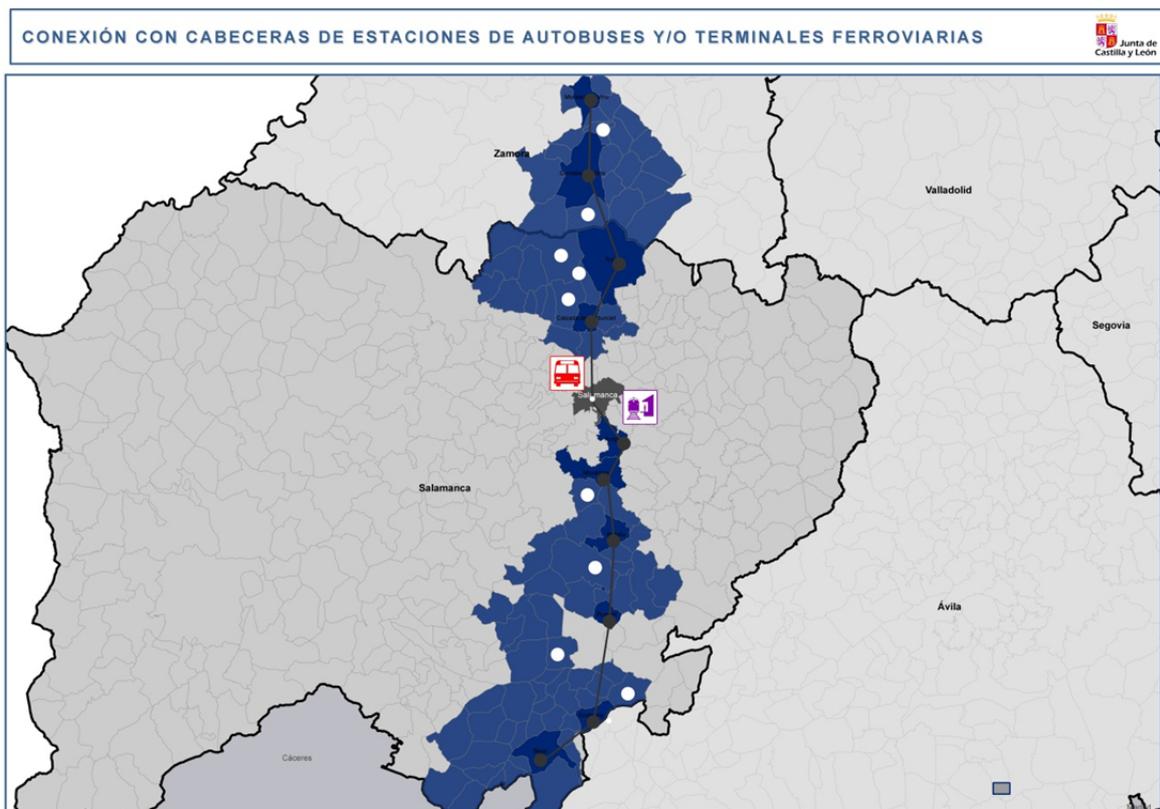


b) Conexión con otros modos de transporte

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”*.

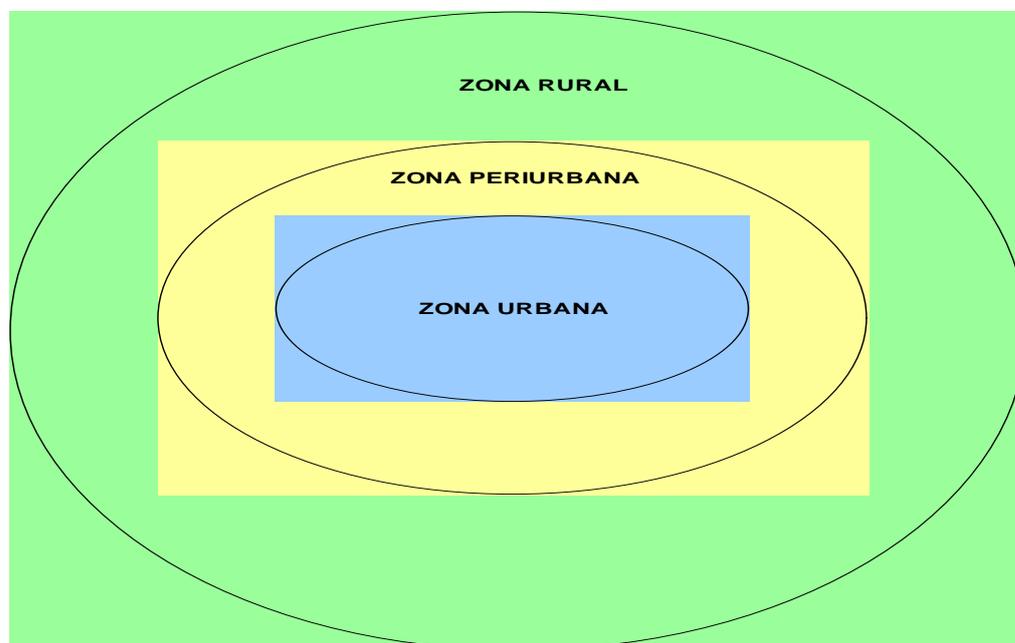
Señalando en el punto 2 del mismo artículo, entre otras cosas: *“Las tarifas....deberán cubrir la totalidad de los costes de explotación del transporte en las condiciones señaladas en el correspondiente contrato de gestión de servicio público y permitirán una adecuada amortización de aquellos activos 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 Diálogo 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 el 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)

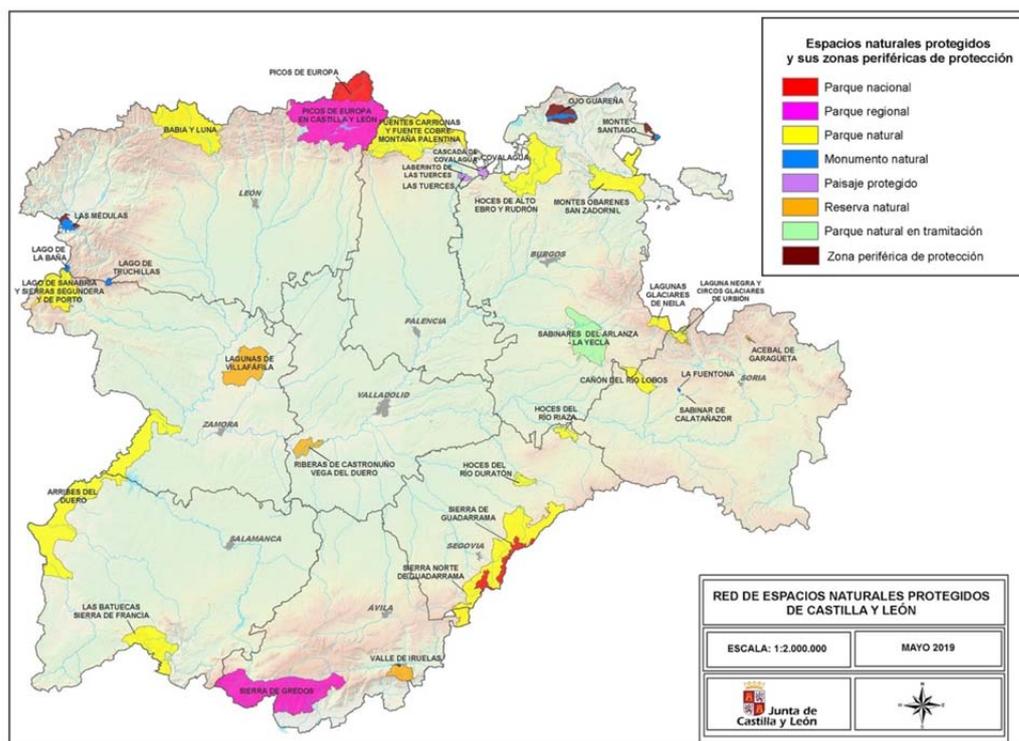
Por otra parte, la Red Natura 2000 creada mediante la Directiva 92/43/CEE, de Conservación de los Hábitats Naturales y de la Flora y Fauna Silvestre, constituye la mayor apuesta de conservación realizada hasta la fecha en Europa. Se trata de una red ecológica de

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) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo.

“Artículo 7. Publicidad

2 .Cada autoridad competente adoptará las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o un año antes de la adjudicación directa se publiquen en el Diario Oficial de la Unión Europea los datos siguientes, como mínimo:

- *Nombre y datos de la autoridad competente.*
- *Tipo de adjudicación considerado.*
- *Servicios y territorios potencialmente afectados por la publicación.*
- *La fecha prevista de inicio y duración del contrato de servicio público”*

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”.

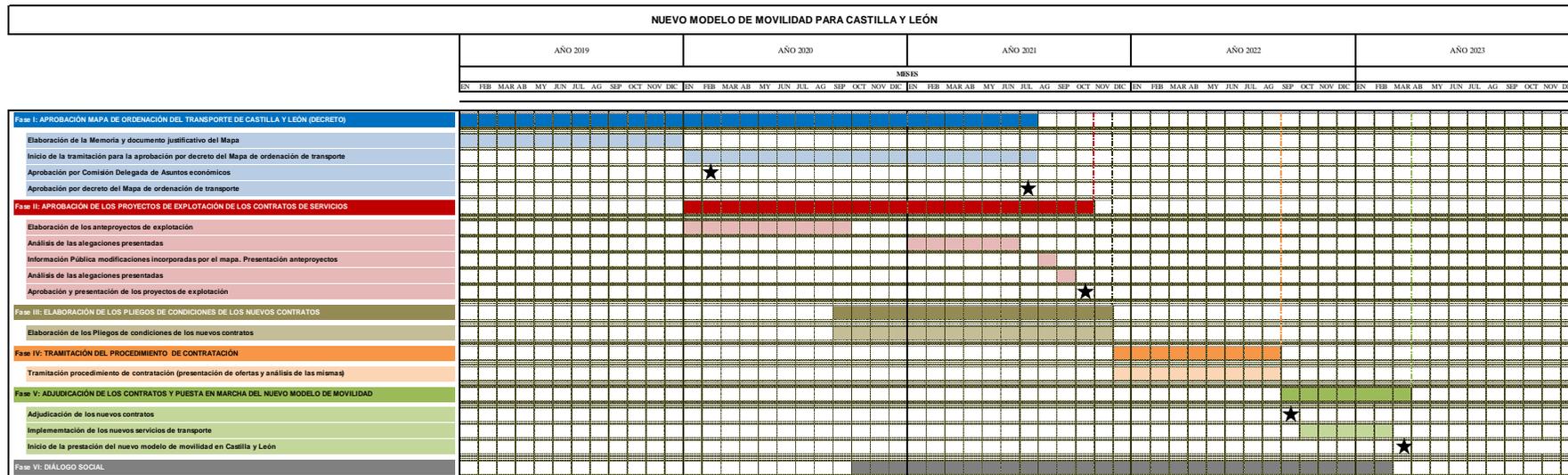
NUEVO MODELO DE TRANSPORTE PARA CASTILLA Y LEÓN

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.

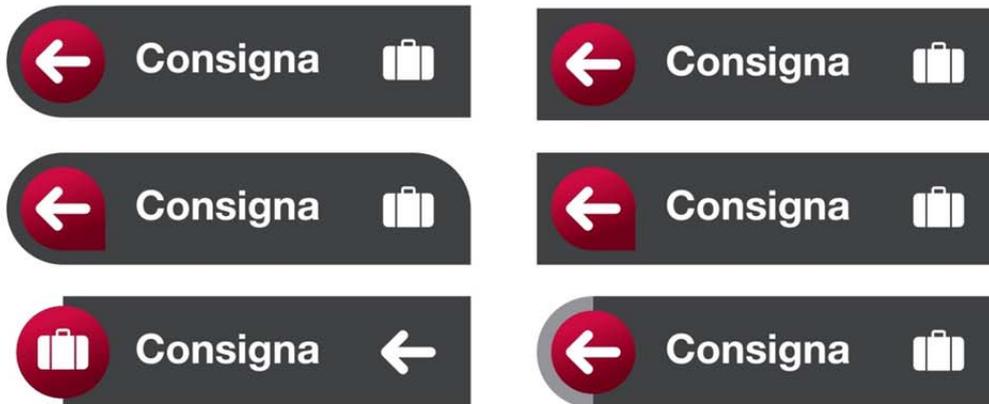
MANUAL DE IMAGEN:

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

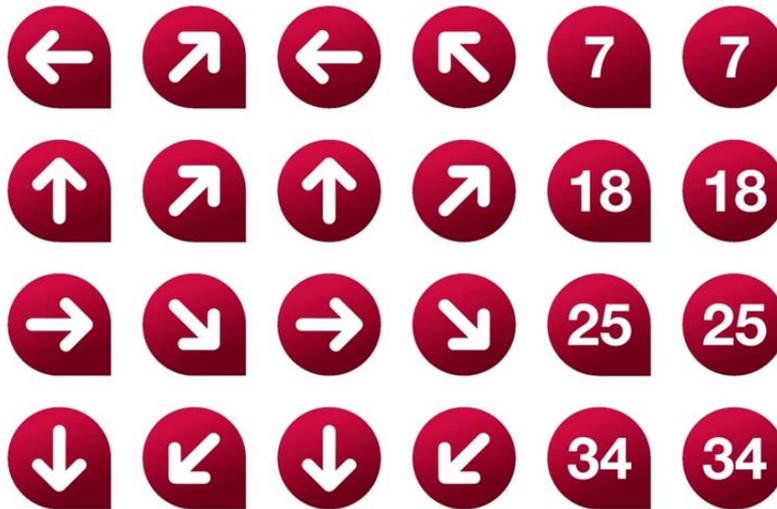
— — — — —



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

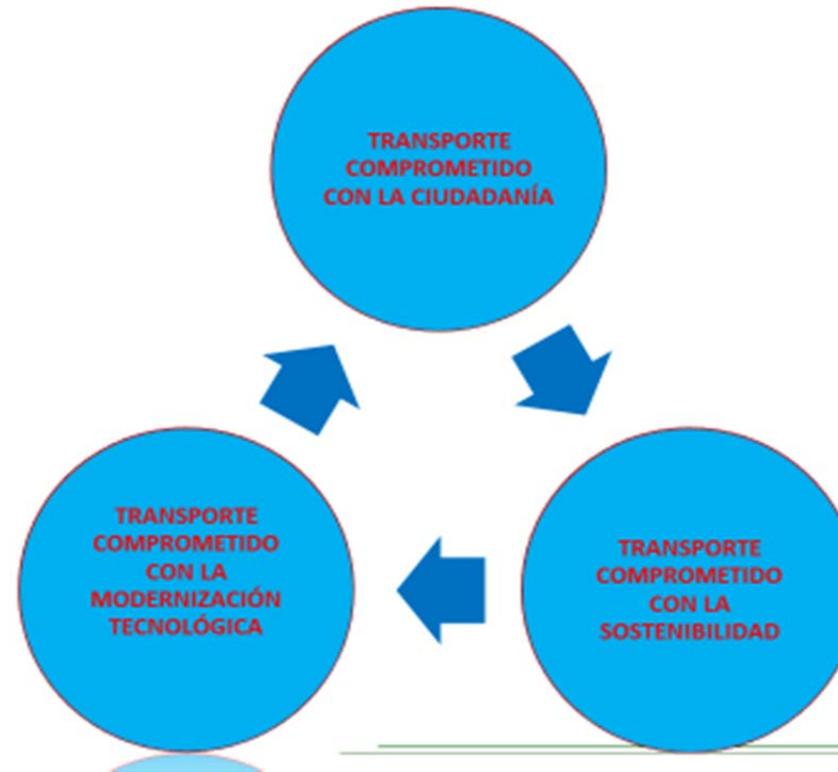
municipios de cada anillo y, especialmente, la de conexiones de carácter radial entre el municipio de cabecera y los que lo rodean. Esa demanda de movilidad exige, además, una serie de estándares de oferta de servicios bastante elevados y exigentes, en lo que se refiere, por ejemplo, a capacidad, velocidad 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.

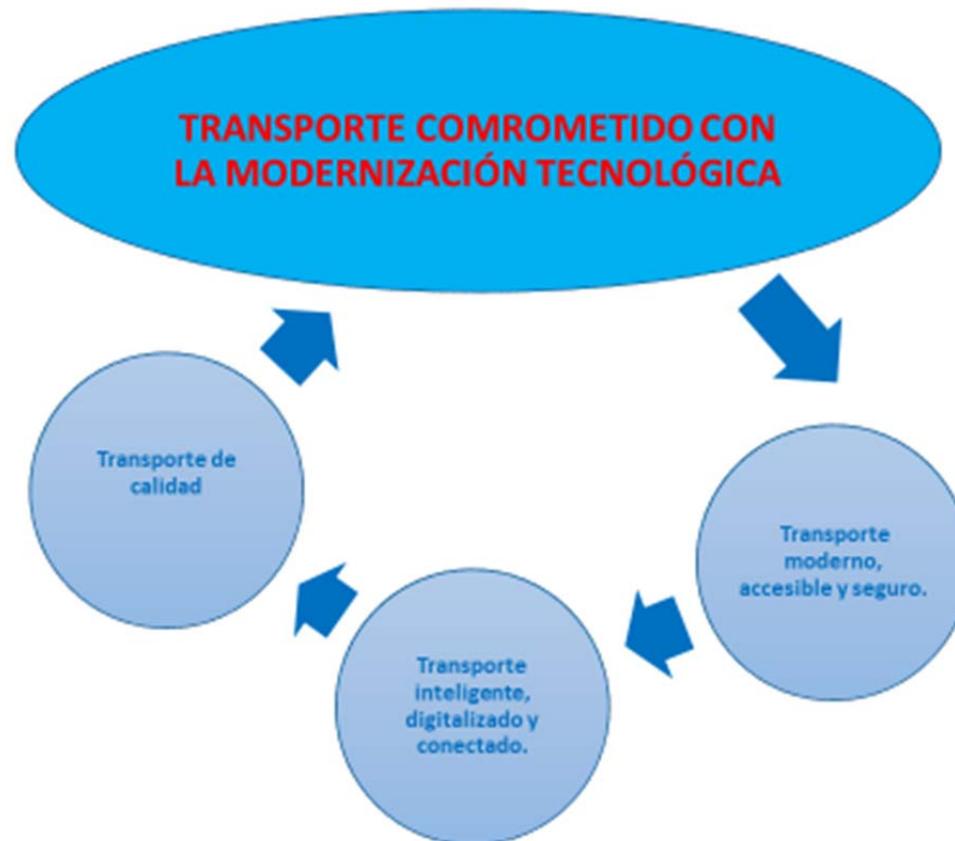
Un transporte comprometido con la ciudadanía con sus respectivos objetivos generales:



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

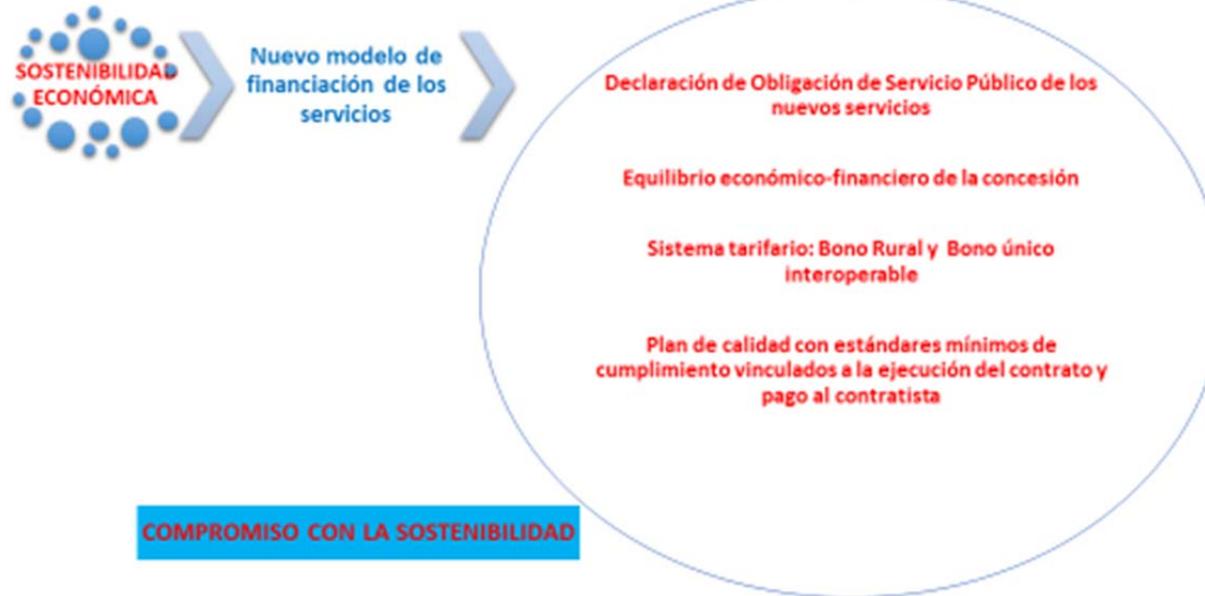
Subcontratación

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

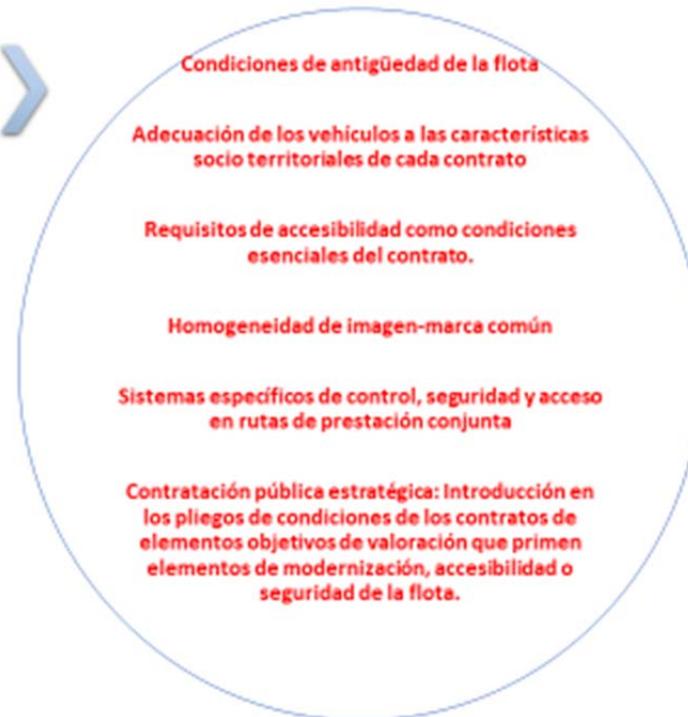


TERCER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



Compromiso
con la
modernización y
seguridad de la
flota de
vehículos

MODERNIZACIÓN



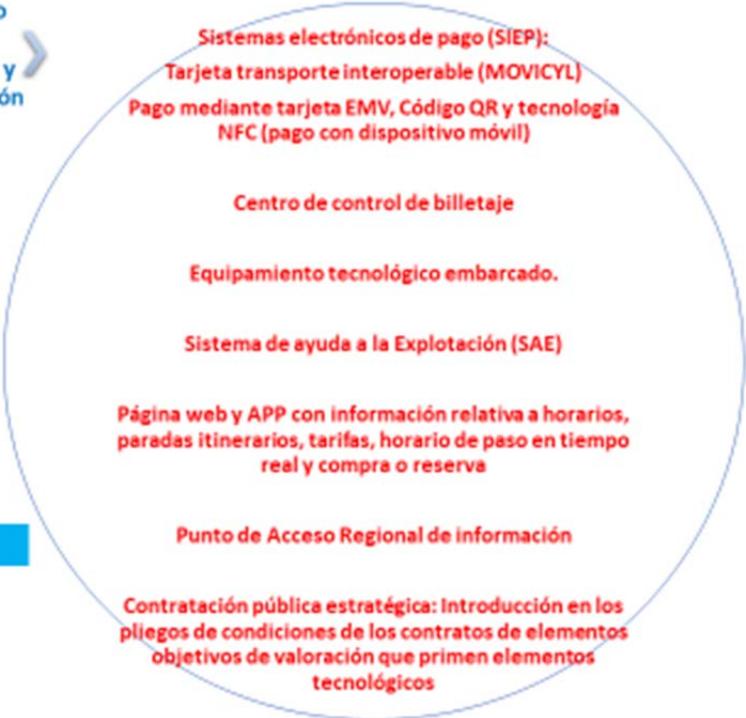
TERCER EJE ESTRATÉGICO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



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