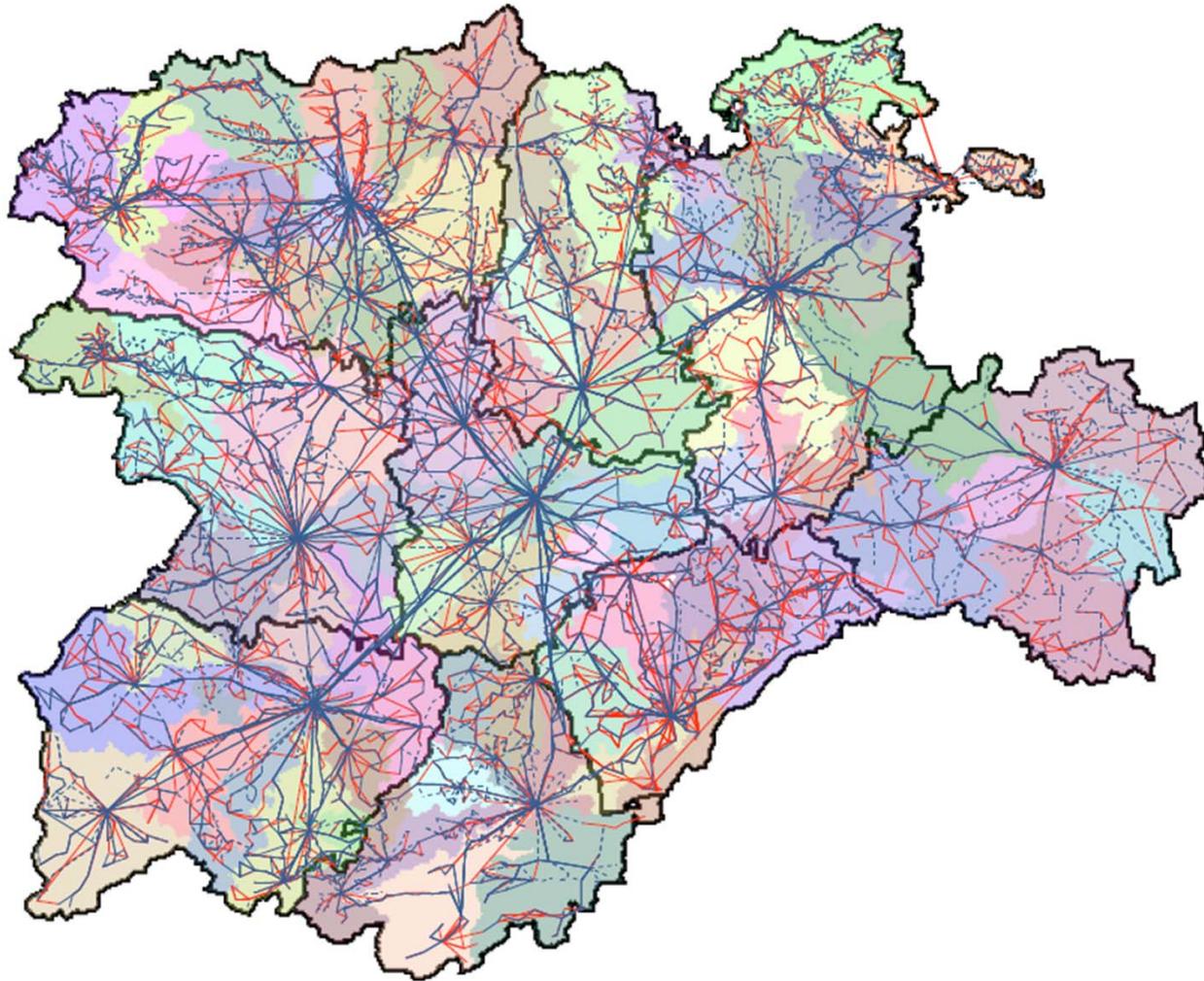


PROPUESTA PARA LA ELABORACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTILLA Y LEÓN



Marzo 2019

1. EXÉGESIS DE LA PROPUESTA DE BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTILLA Y LEÓN	2
2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES	8
3. CONDICIONES DERIVADAS DEL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES	37
4. OBJETIVOS DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE	46
5. BASES DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE	48
6. HITOS TEMPORALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE	77
7. TRAMITACIÓN PROCEDIMENTAL	78

- El 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.
- La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (L.O.T.T.), modificada por última vez en el año 2013, constituye el soporte normativo estatal del vigente sistema concesional y establece en su articulado básico, el régimen jurídico del transporte público en todo el territorio nacional.
- 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 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.
- 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, 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.
- Por imperativo del Reglamento (CE) 1370/2007, la red de transporte público regular interurbano de viajeros de uso general titularidad de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, vence en diciembre de 2019, no pudiendo ser renovada o prorrogada como ha sucedido hasta ahora.

- 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).
- La **Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León**, en su artículo 54 establece como instrumento básico de **planificación, ordenación y coordinación**, el **Mapa de Ordenación del Transporte**, cuyo contenido mínimo ha de ser el siguiente:
 - 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.
 - 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.
 - La coordinación de la red de transporte público de la Comunidad Autónoma con la red estatal.
- El **artículo 3 de la Ley 9/2018**, establece los **principios básicos** que han de servir de pautas esenciales en la **elaboración del Mapa de Ordenación del Transporte de Castilla y León**:
 - 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.

1. EXÉGESIS DE LA PROPUESTA DE BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTILLA Y LEÓN

- 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.

1. EXÉGESIS DE LA PROPUESTA DE BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTILLA Y LEÓN

- 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 el articulado de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, como la legislación sectorial vinculada al mismo, fijan la **líneas estratégicas** en que se han de concretar los anteriores principios:
 - **Líneas estratégicas** 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 estratégicas 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 estratégicas de carácter transversal al sistema**

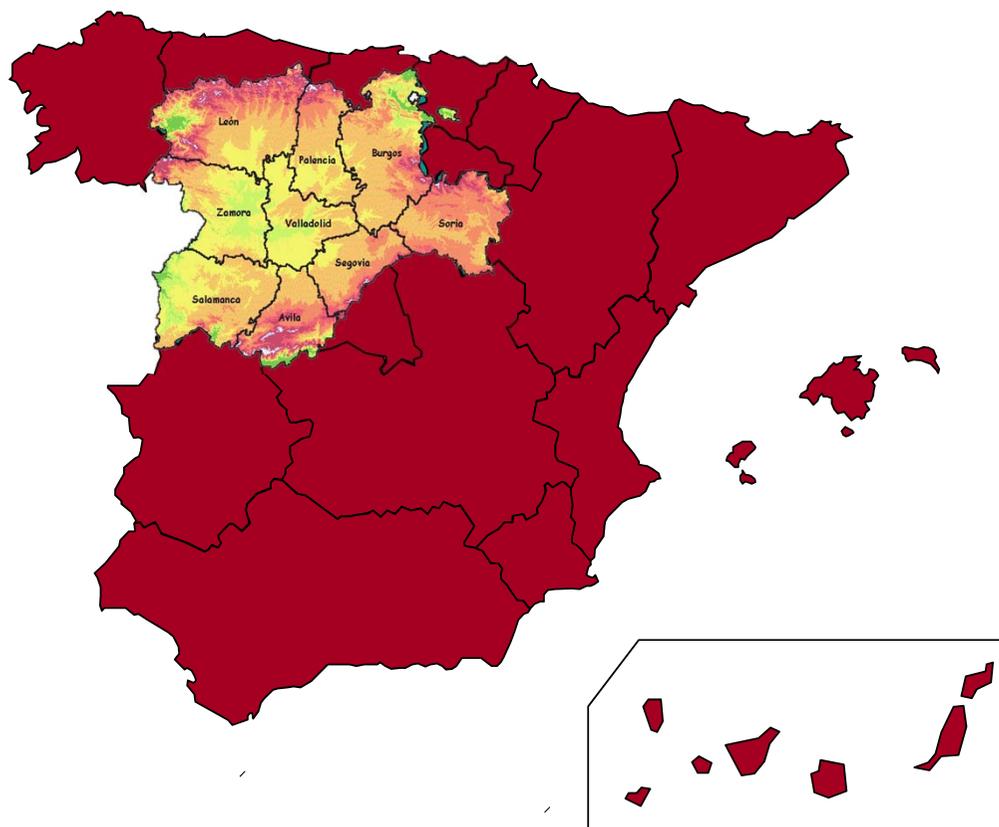
- **Artículo 8.- Catálogo de derechos** de las personas usuarias.
- **Artículos 15 a 19.-** Exigencias en materia de **calidad** de los servicios, **sostenibilidad ambiental** e implantación de **sistemas inteligentes de transporte**.
- **Ley 7/2013, de 27 de septiembre, de Ordenación, Servicios y Gobierno del territorio de la Comunidad de Castilla y León**, contempla como ámbitos territoriales de referencia para los futuros contratos de concesión 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).

1. EXÉGESIS DE LA PROPUESTA DE BASES PARA LA ELABORACIÓN DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS POR CARRETERA EN CASTILLA Y LEÓN

- **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.

2.1. CONTEXTO SOCIO – TERRITORIAL:

- EXTENSIÓN



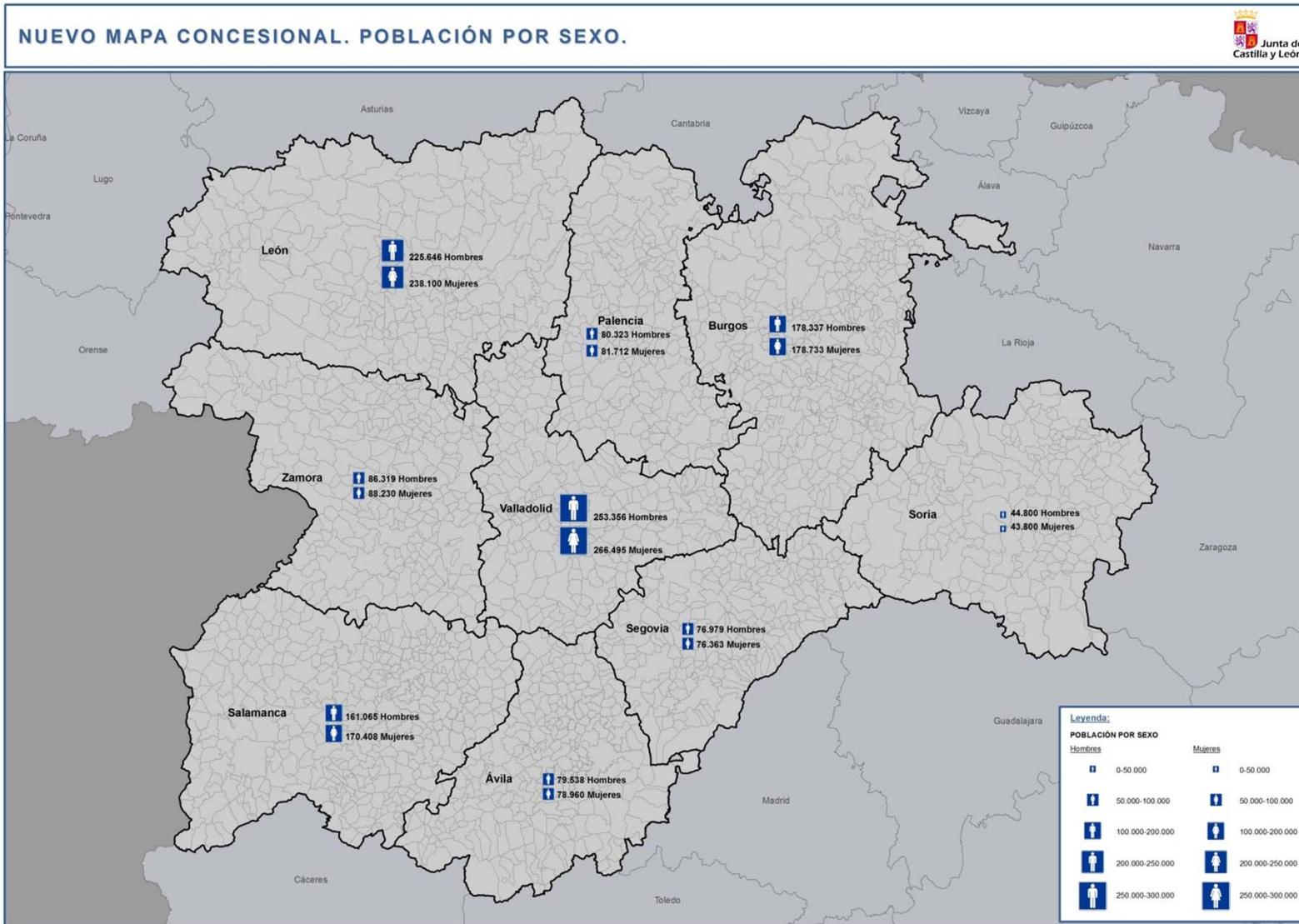
94.224 km²

La 1^a región más extensa de España
La 3^a región más extensa de Europa
Mayor que Portugal o Austria

Orografía accidentada

2.1. CONTEXTO SOCIO – TERRITORIAL:

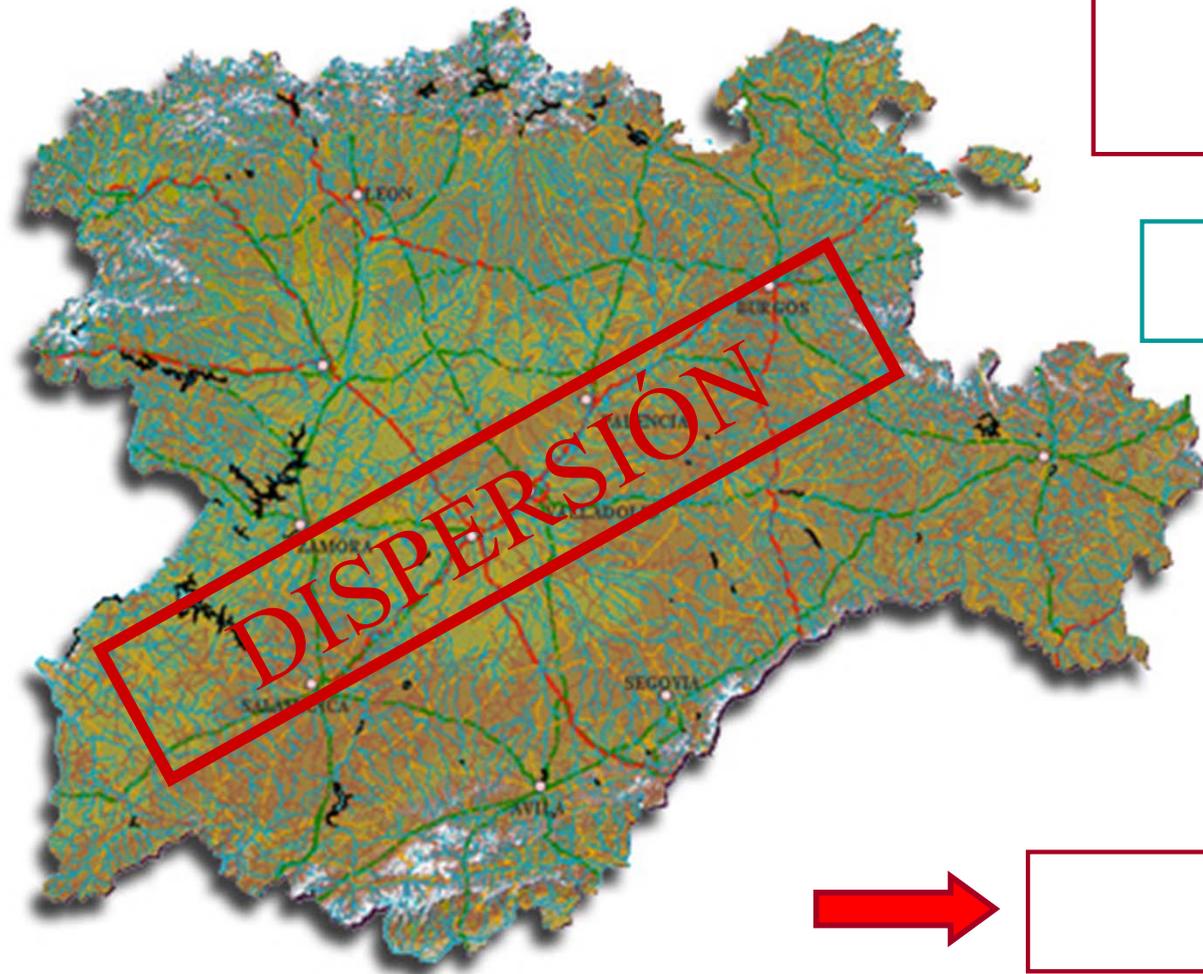
- POBLACIÓN



2,41 M
habitantes
(censo 2018)
2.248 Municipios
Cerca de **6.000**
Núcleos de
Población

2.1. CONTEXTO SOCIO – TERRITORIAL:

- POBLACIÓN



De 2.248 Municipios,
58 > 5.000 hab.
262 > 1.000 hab.

España: 1.036 mun. <101 hab.
C. y L.: 625 mun. <101 hab.

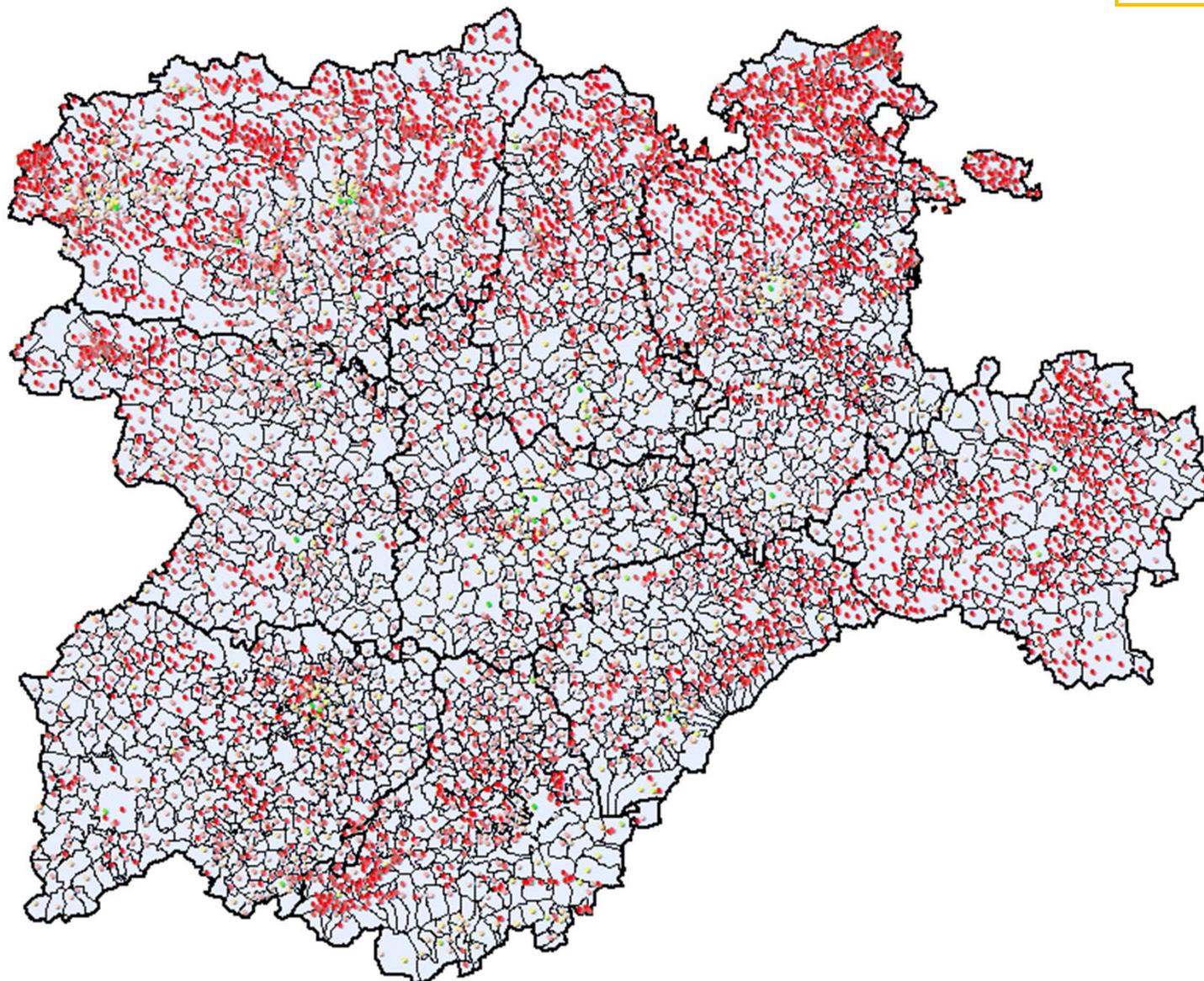
España: 2.750 mun. <500 hab.
C. y L.: 1.747 mun. <500 hab.

Más de 6.000 Entidades
5.677 < 1.000 hab.
3.888 < 100 hab.
681 < 10 hab.

El 80% de la población vive
en el 12% de los Municipios.

2.1. CONTEXTO SOCIO – TERRITORIAL:

- DENSIDAD DE POBLACIÓN



Baja densidad

Núcleos por población

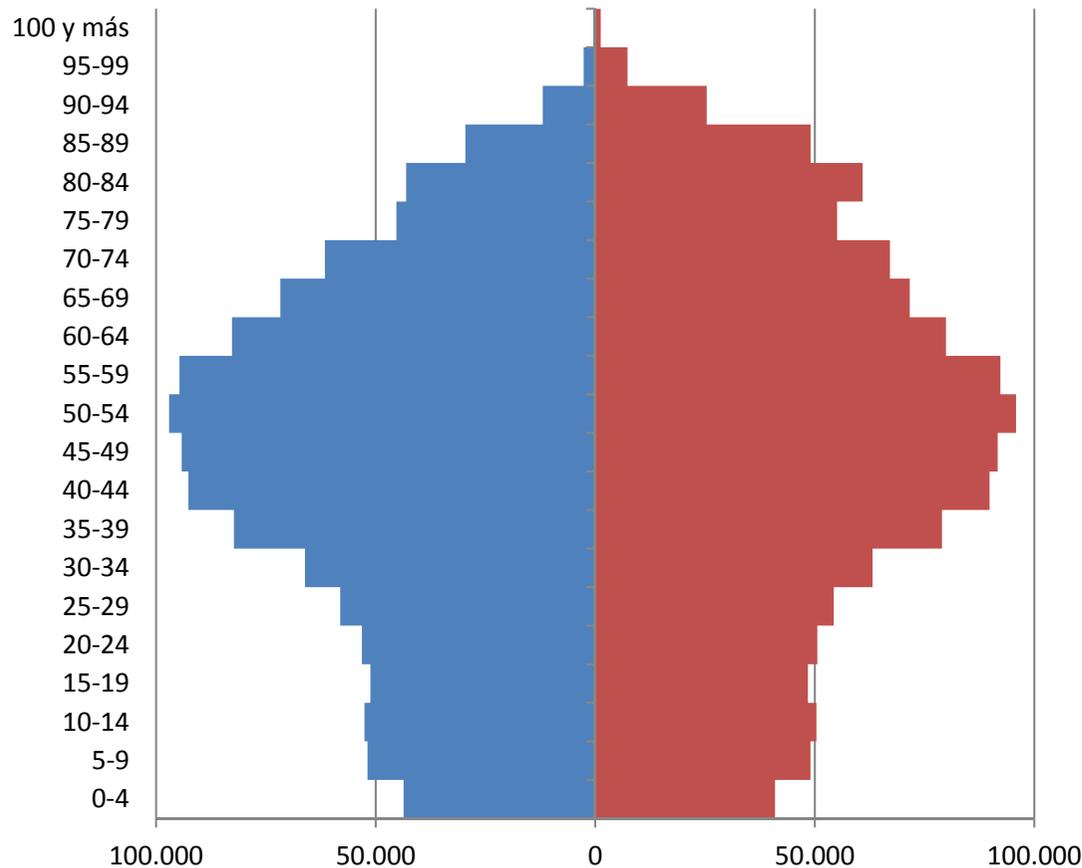
	0 a	50 (2744)
	50 a	100 (1063)
	100 a	250 (1099)
	250 a	500 (471)
	500 a	1.000 (229)
	1.000 a	2.000 (112)
	2.000 a	5.000 (68)
	5.000 a	10.000 (28)
	10.000 a	20.000 (7)
	20.000 a	500.000 (15)

47% < 50 hab.
65% < 100 hab.
84% < 250 hab.

26 hab./km²
92 en España
116 en Europa

2.1. CONTEXTO SOCIO – TERRITORIAL:

- ENVEJECIMIENTO



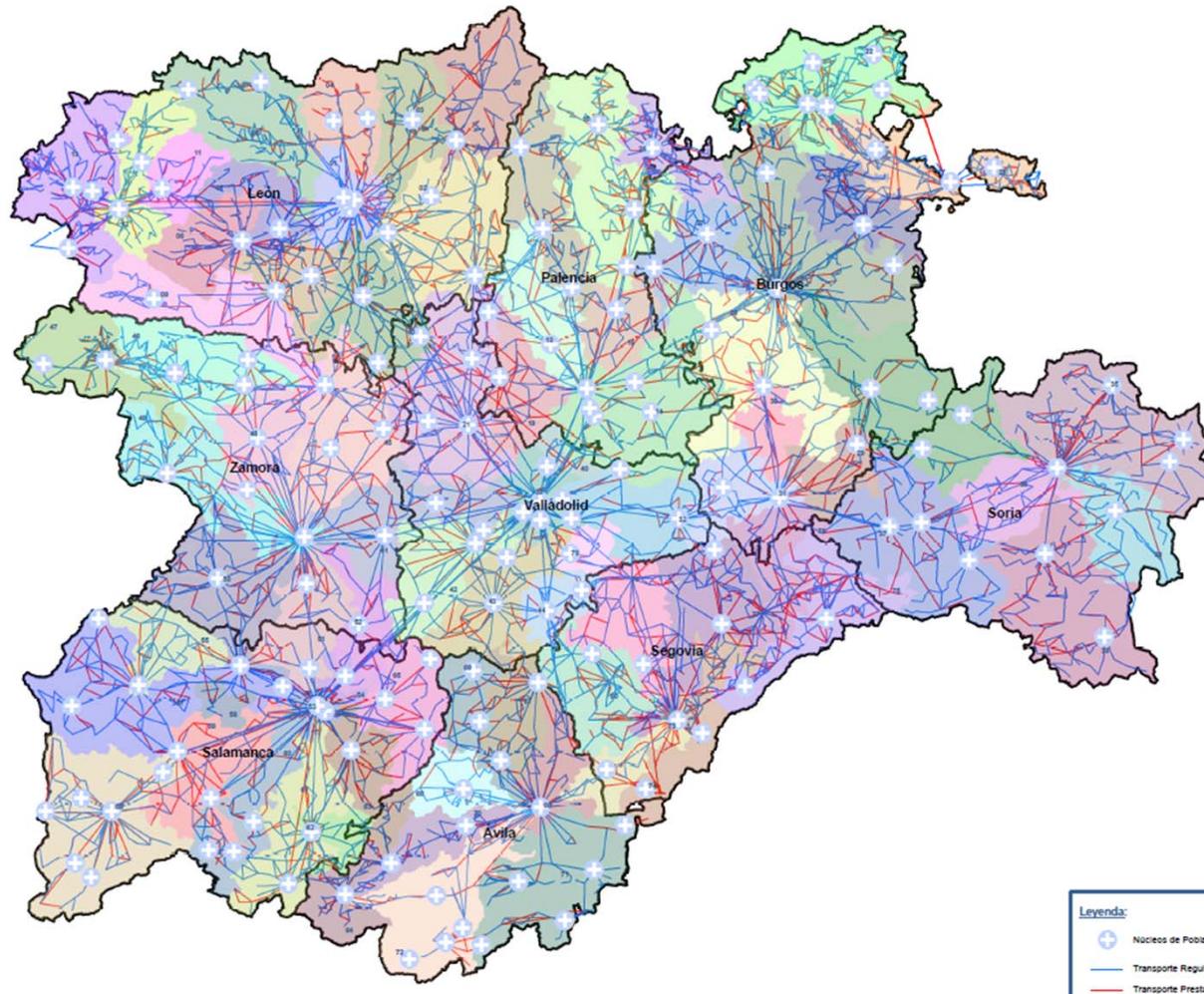
Más del 55 % de la población de la Comunidad tiene más de 45 años

Envejecimiento de la población

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- **CENTROS DE SALUD**

NUEVO MAPA CONCESIONAL. NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON CENTROS DE SALUD.

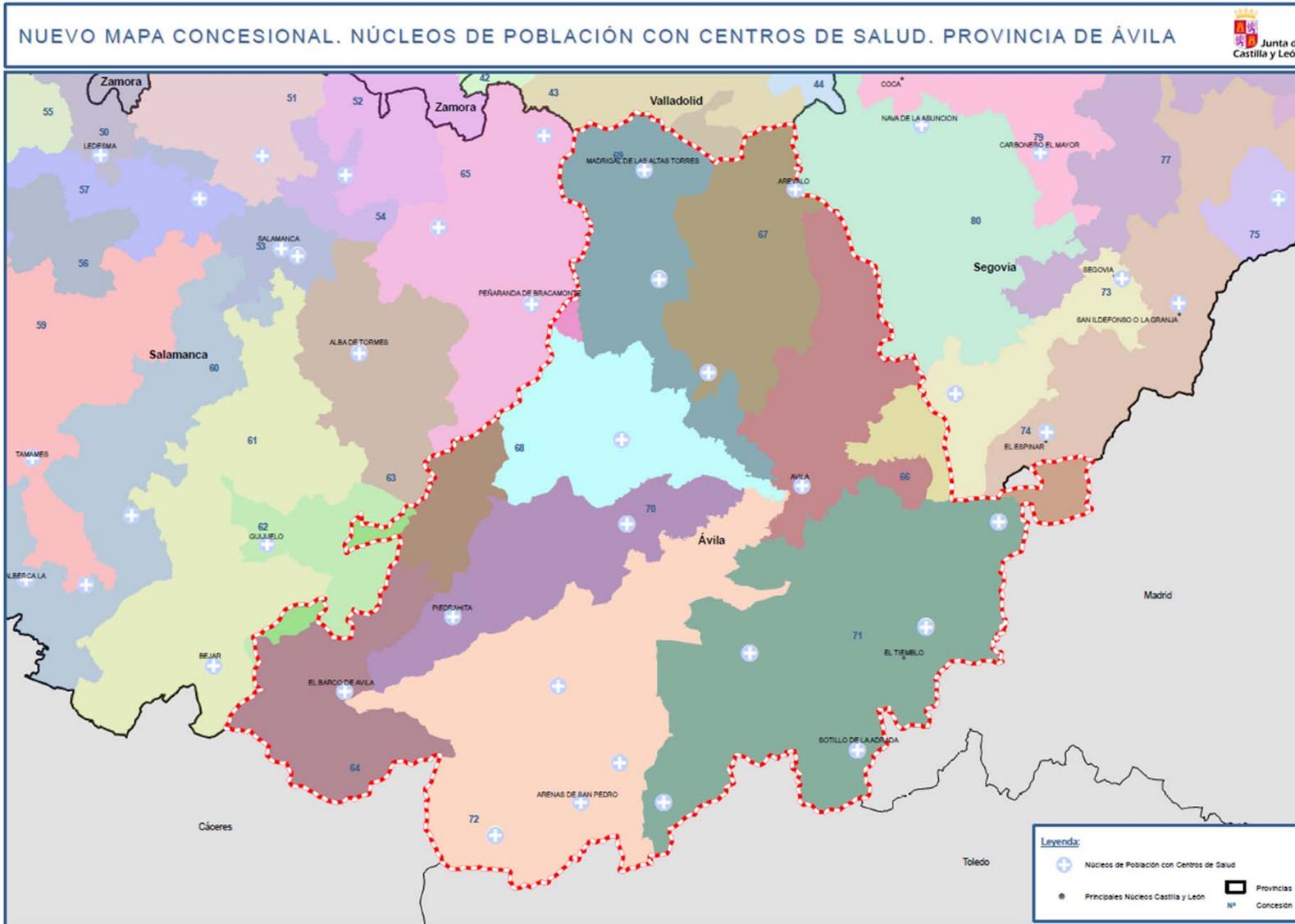


**Conectividad
Sanitaria**

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

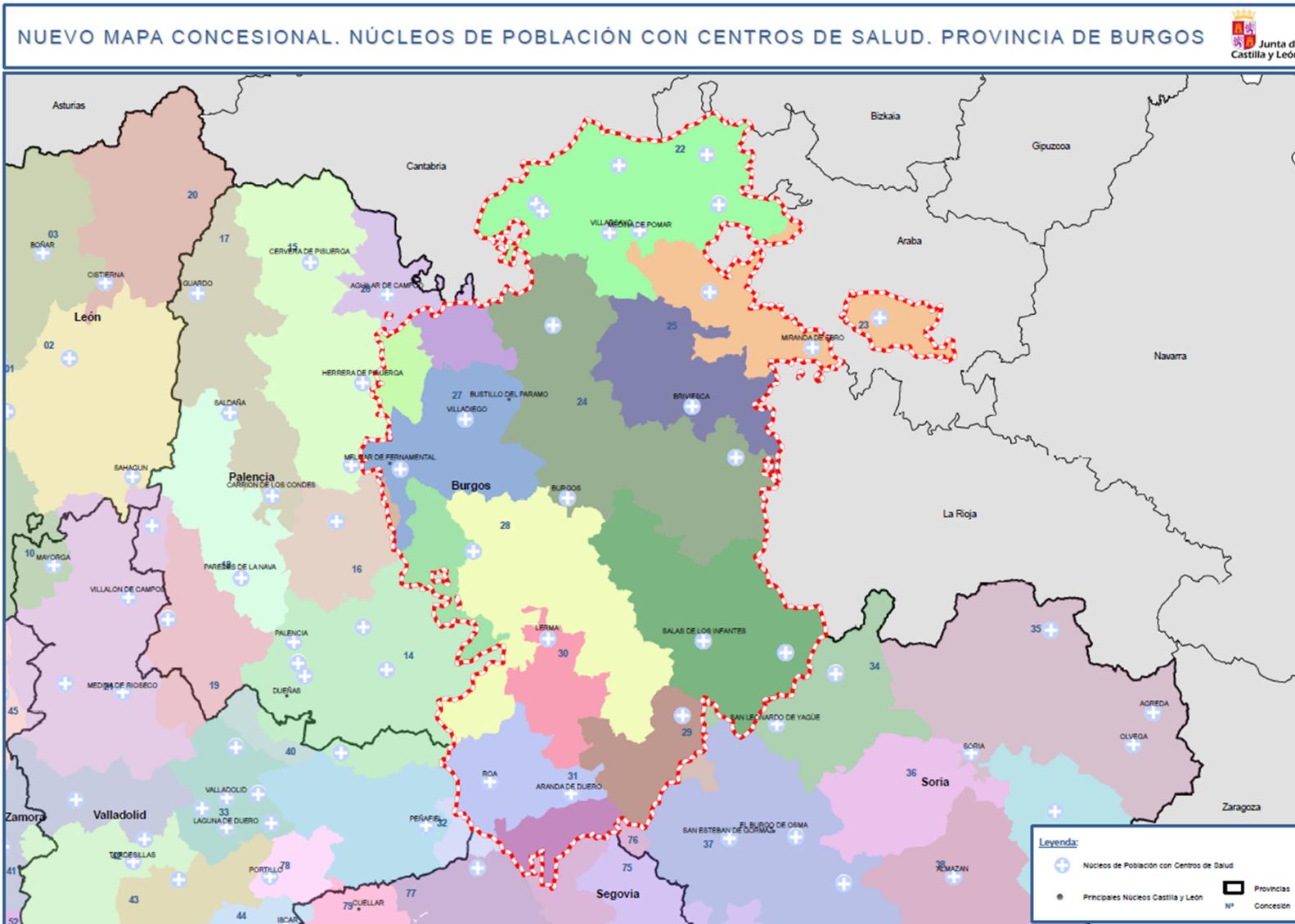
- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE ÁVILA



2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE BURGOS

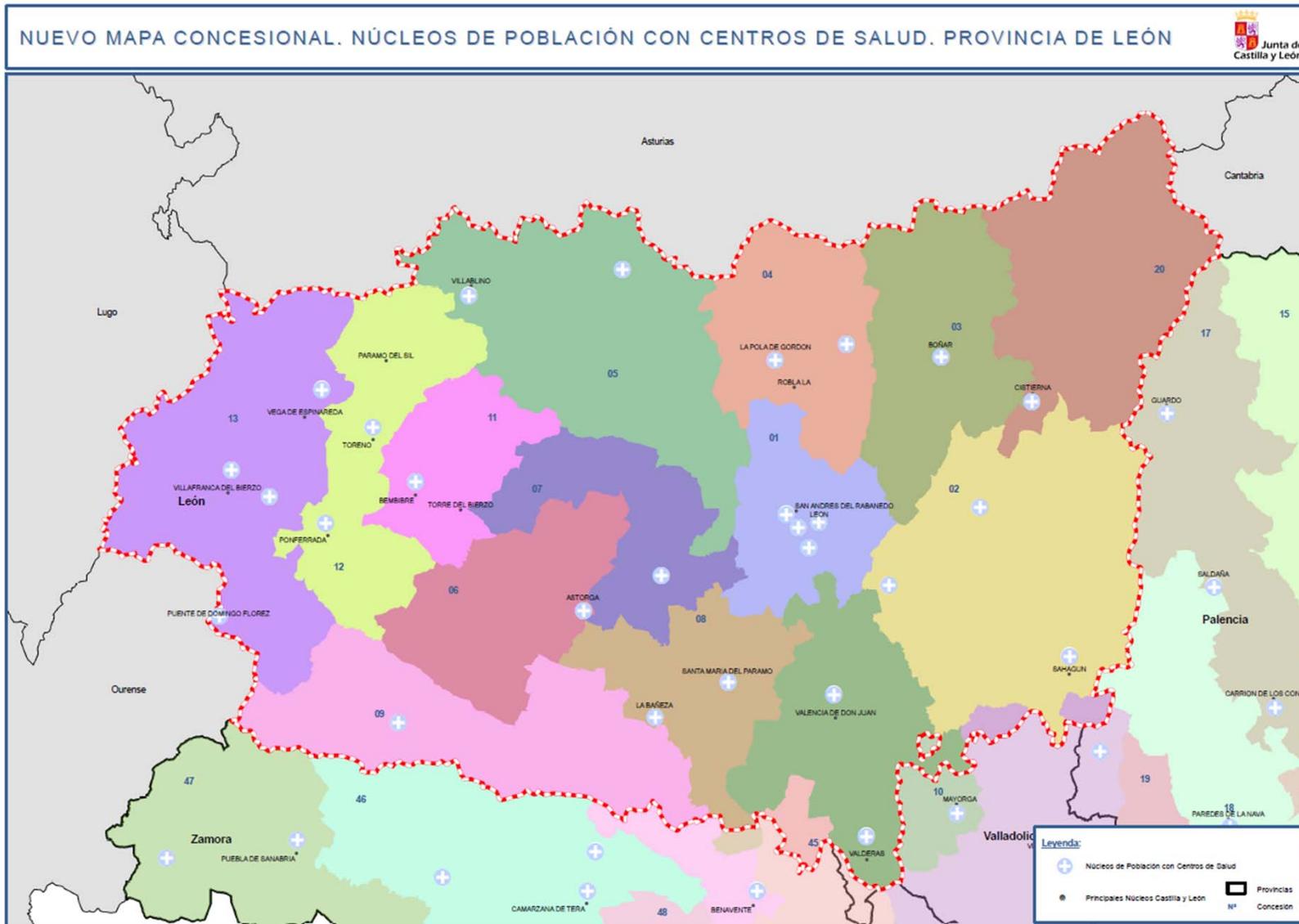


BURGOS

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

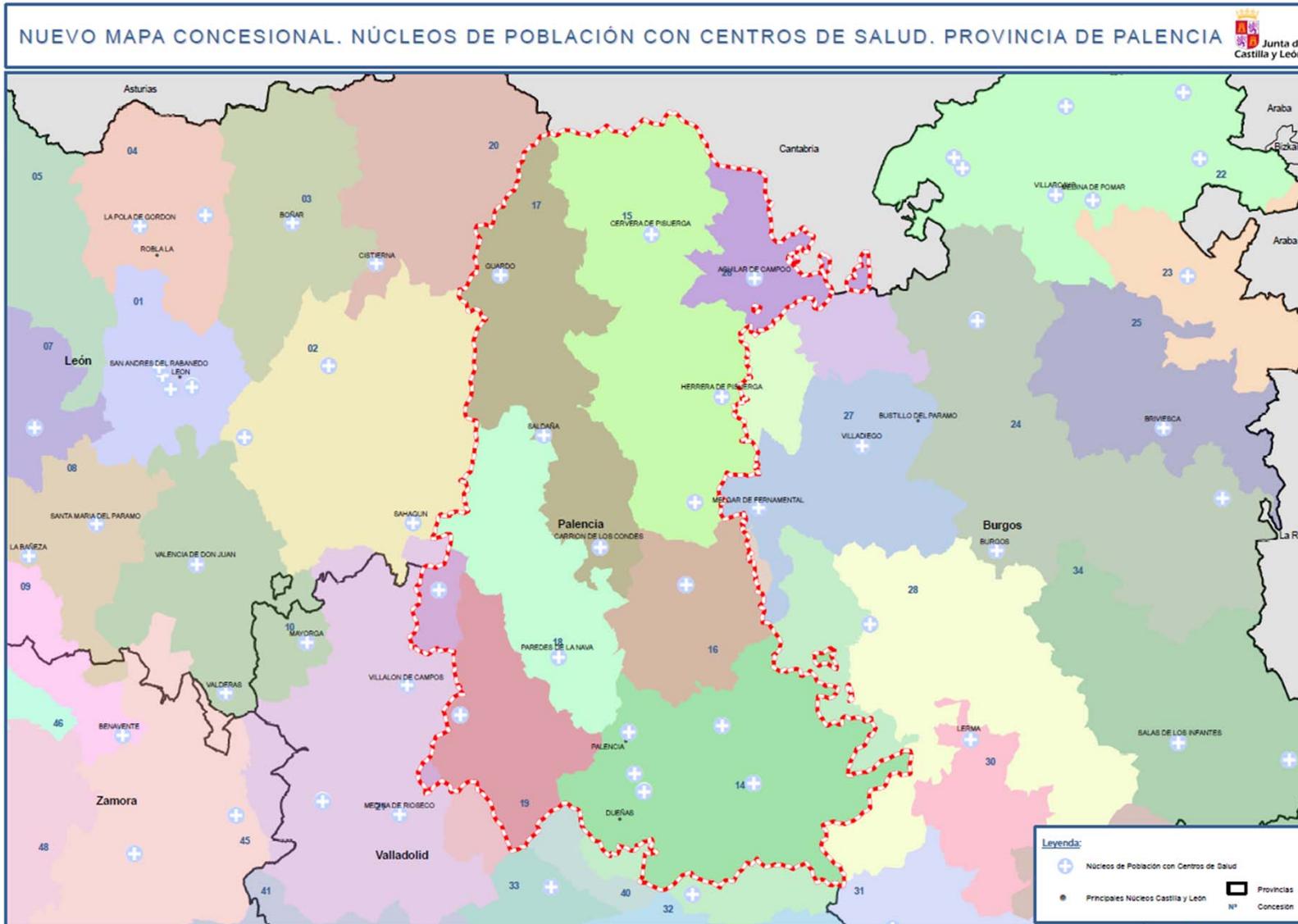
- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE LEÓN



LEÓN

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

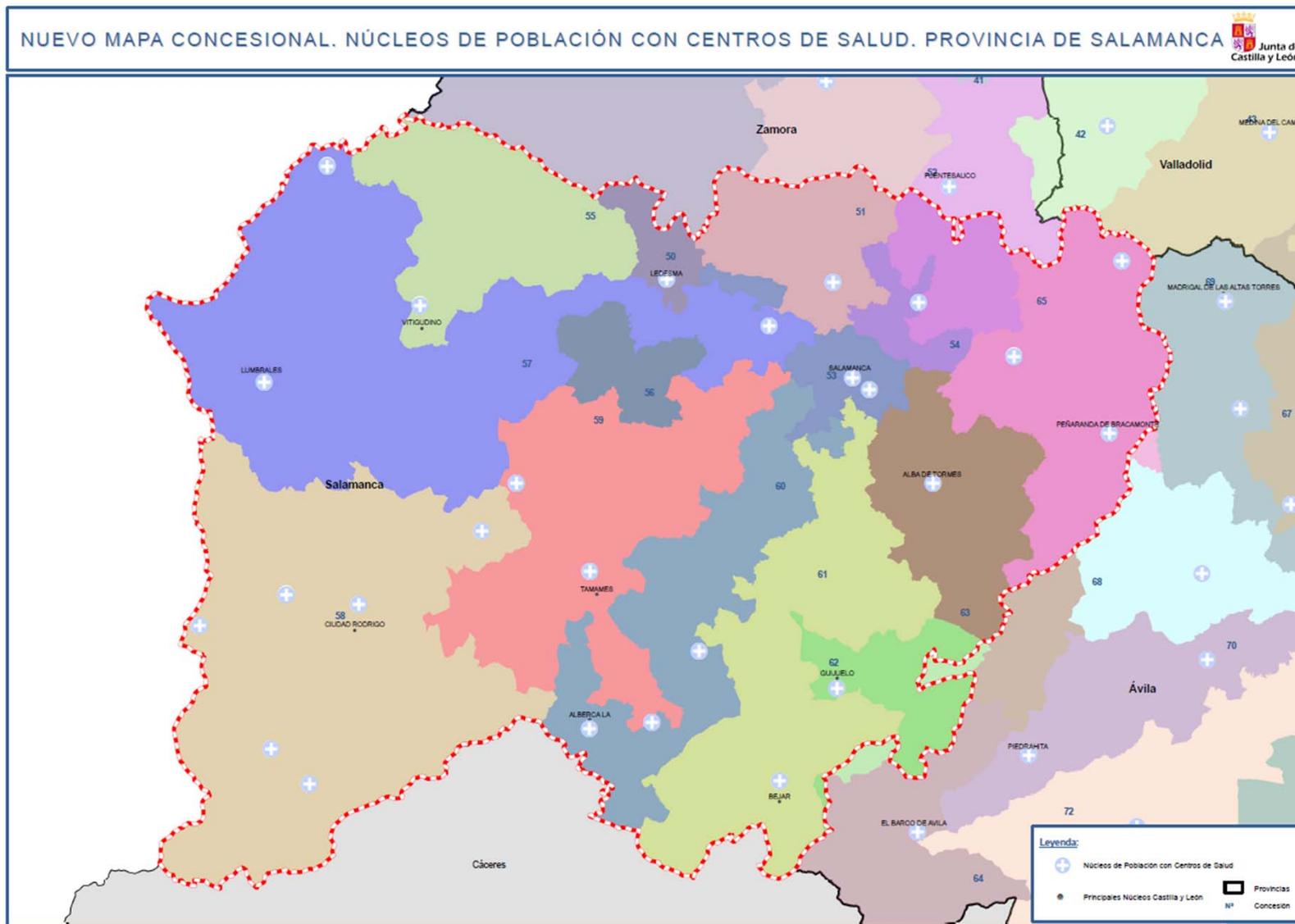
- **CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE PALENCIA**



PALENCIA

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

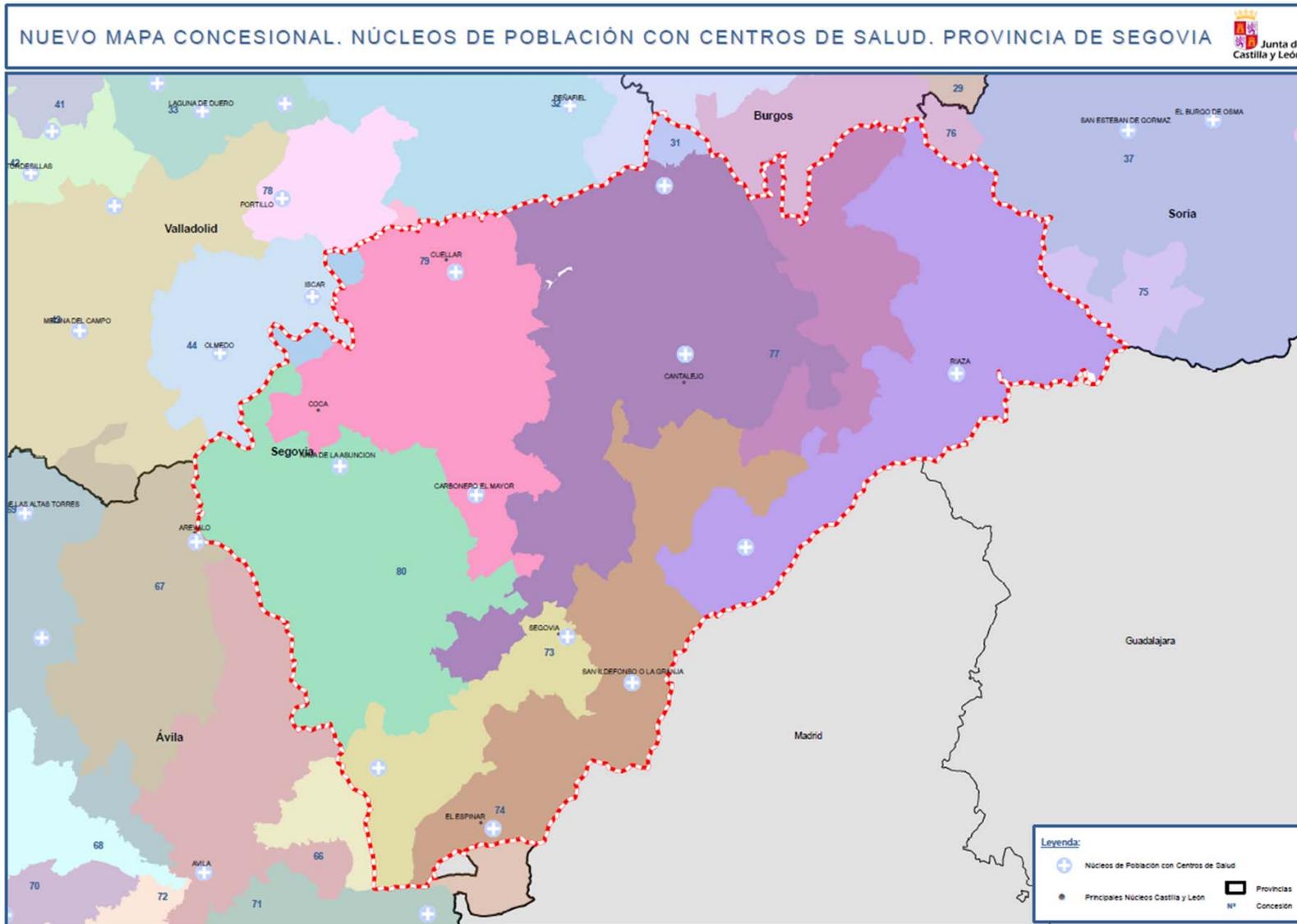
- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE SALAMANCA



2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

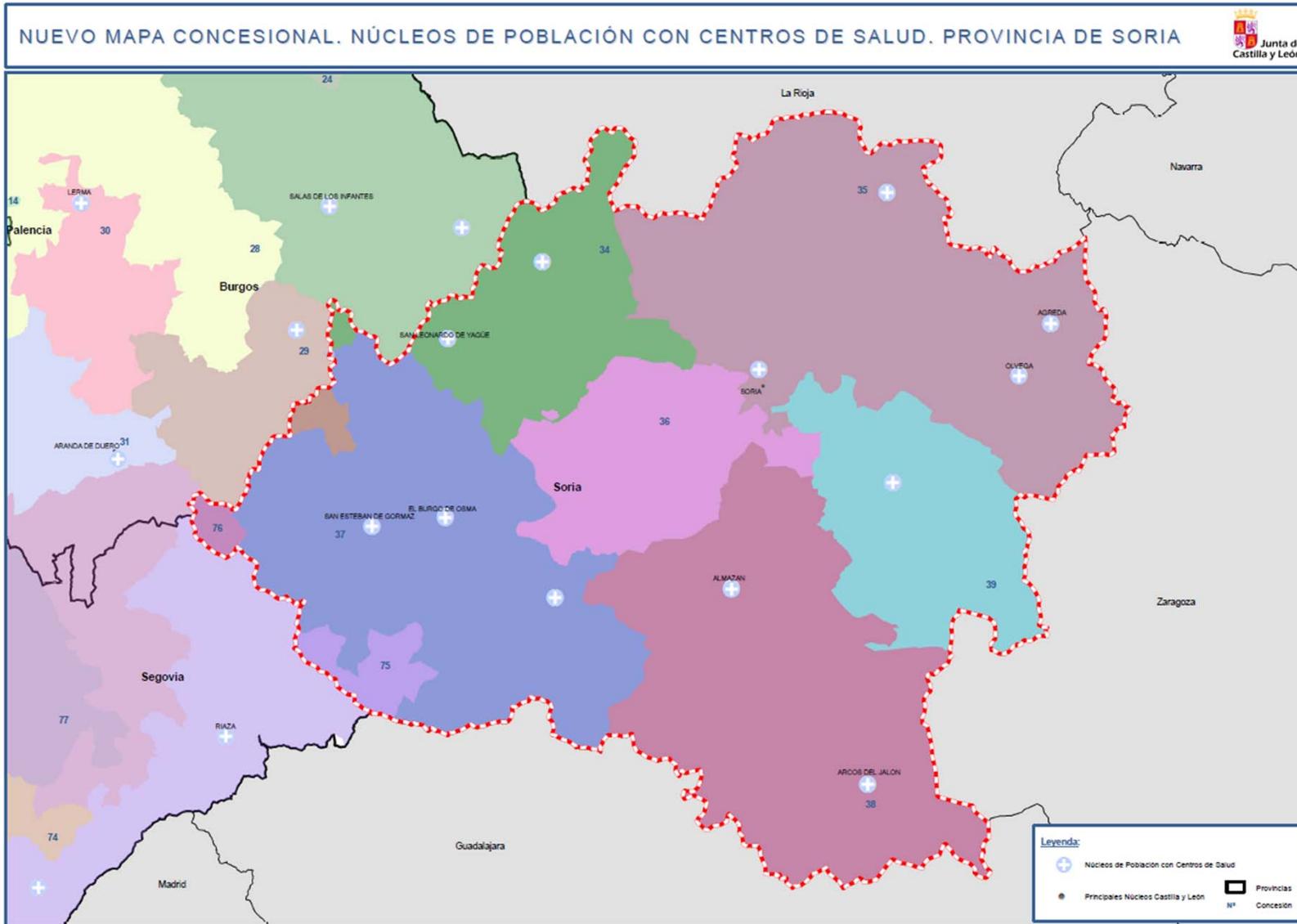
- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE SEGOVIA



2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

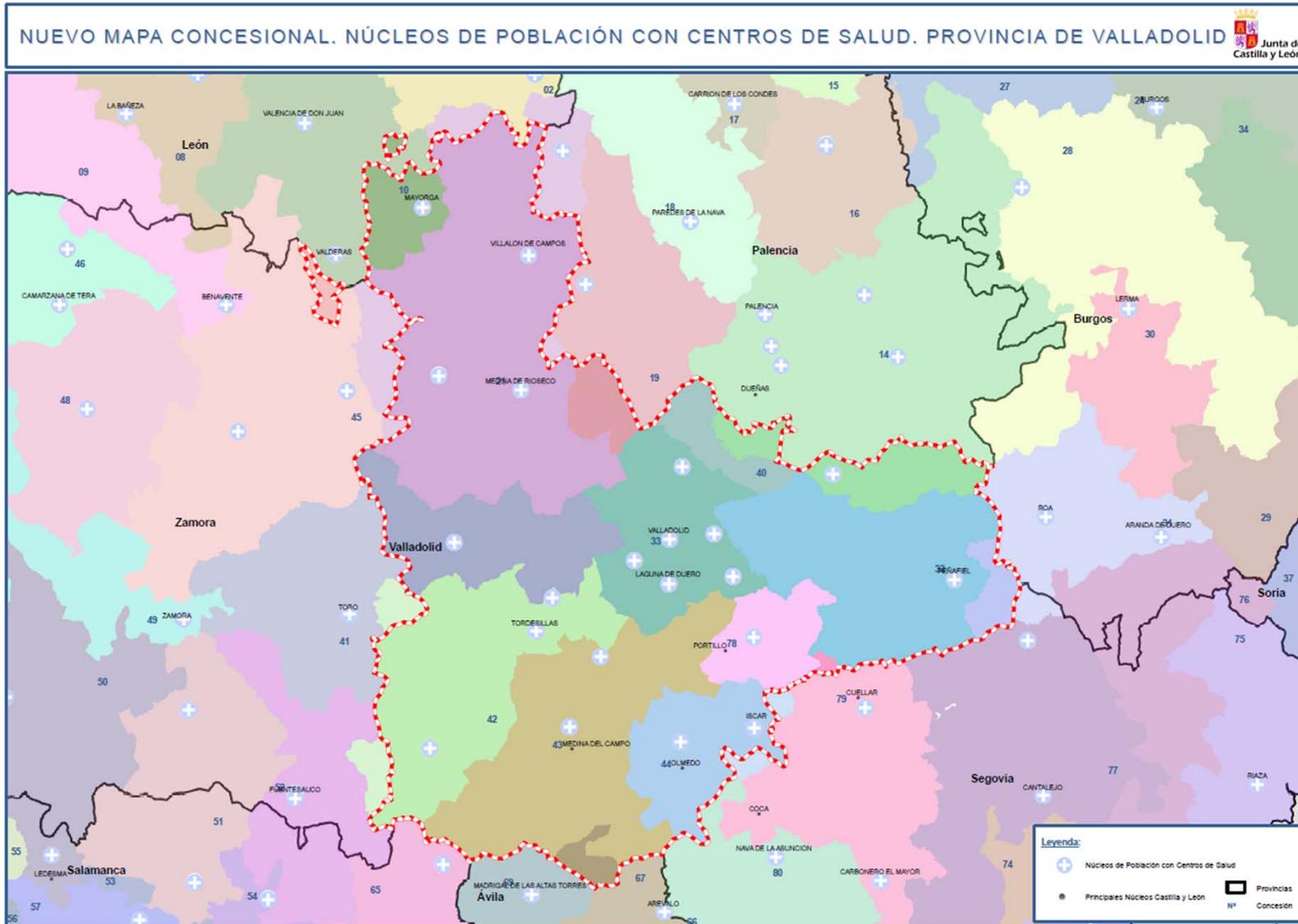
- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE SORIA



SORIA

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

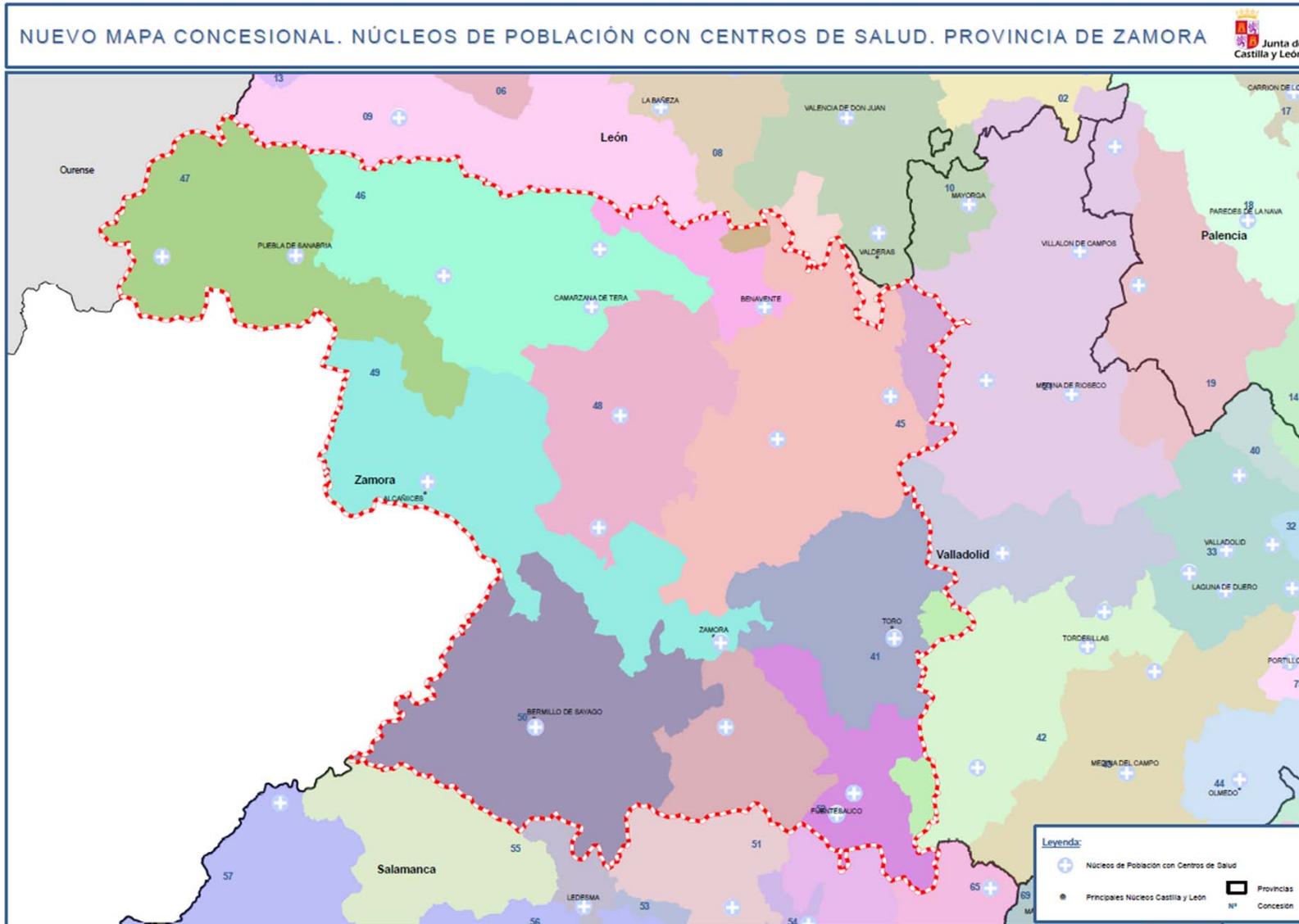
- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE VALLADOLID



VALLADOLID

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS DE SALUD. PROVINCIA DE ZAMORA

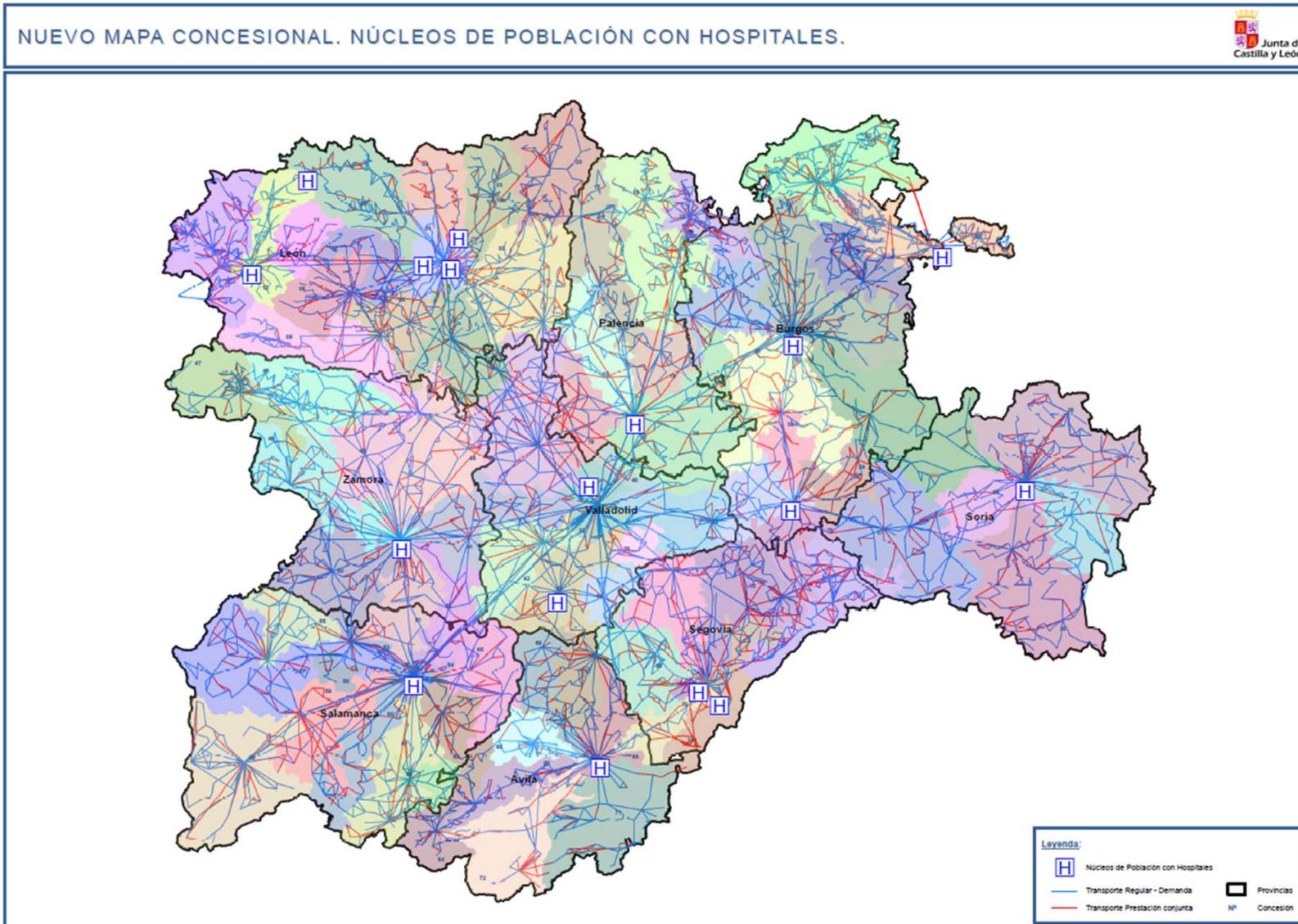


ZAMORA

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

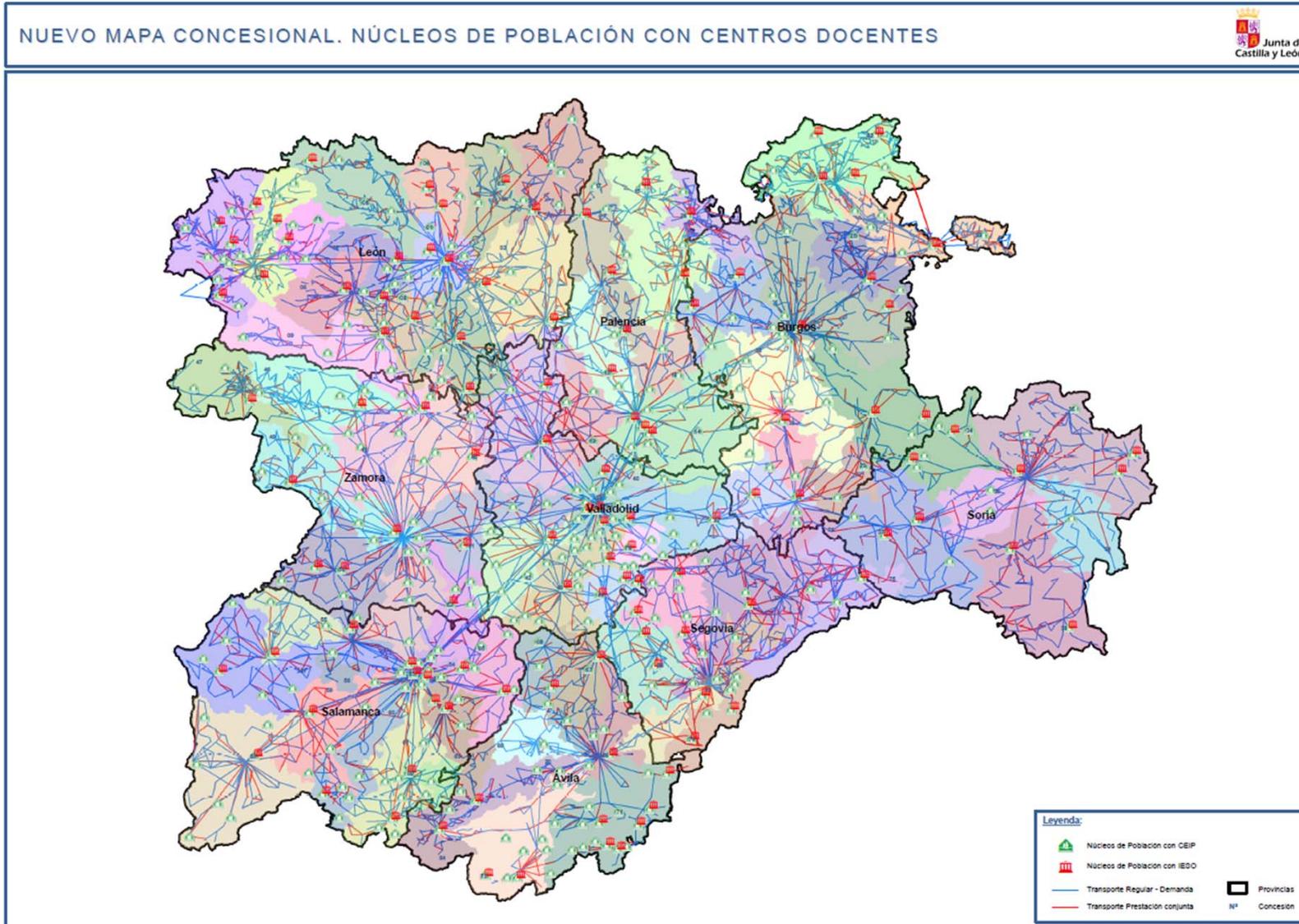
- CENTROS HOSPITALARIOS**



**Conectividad
Sanitaria**

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS EDUCATIVOS

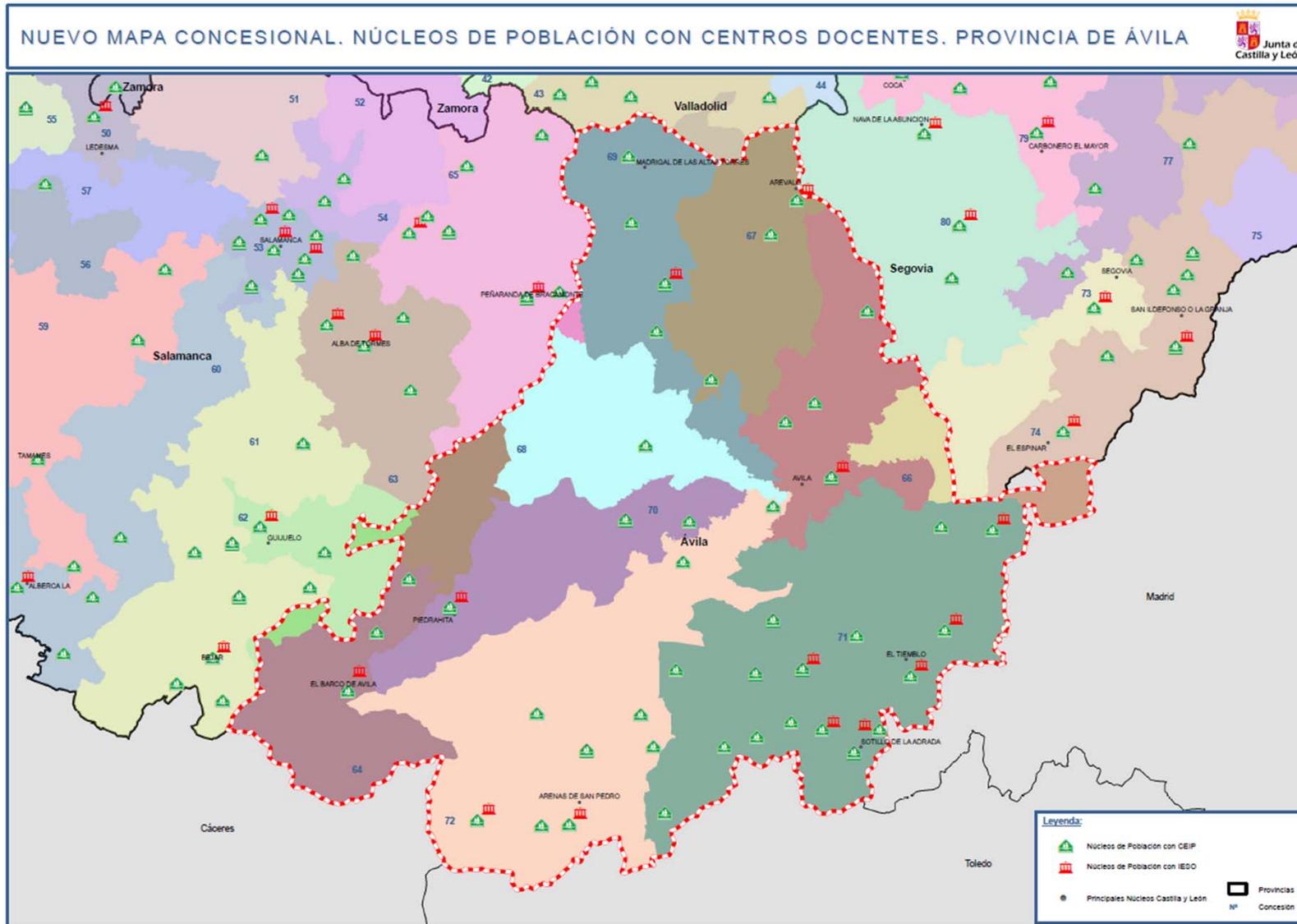


Movilidad Escolar

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE ÁVILA

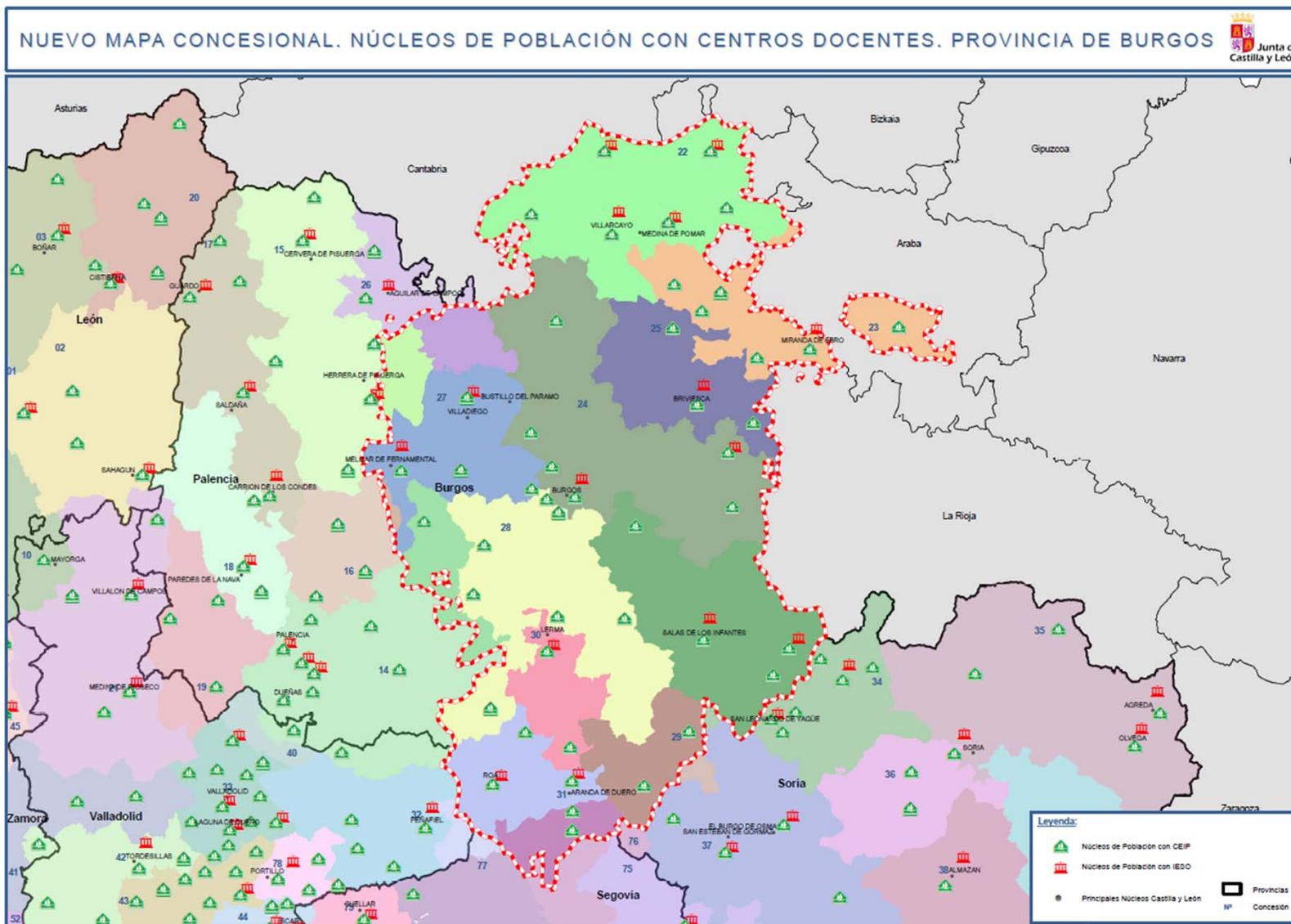


ÁVILA

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE BURGOS

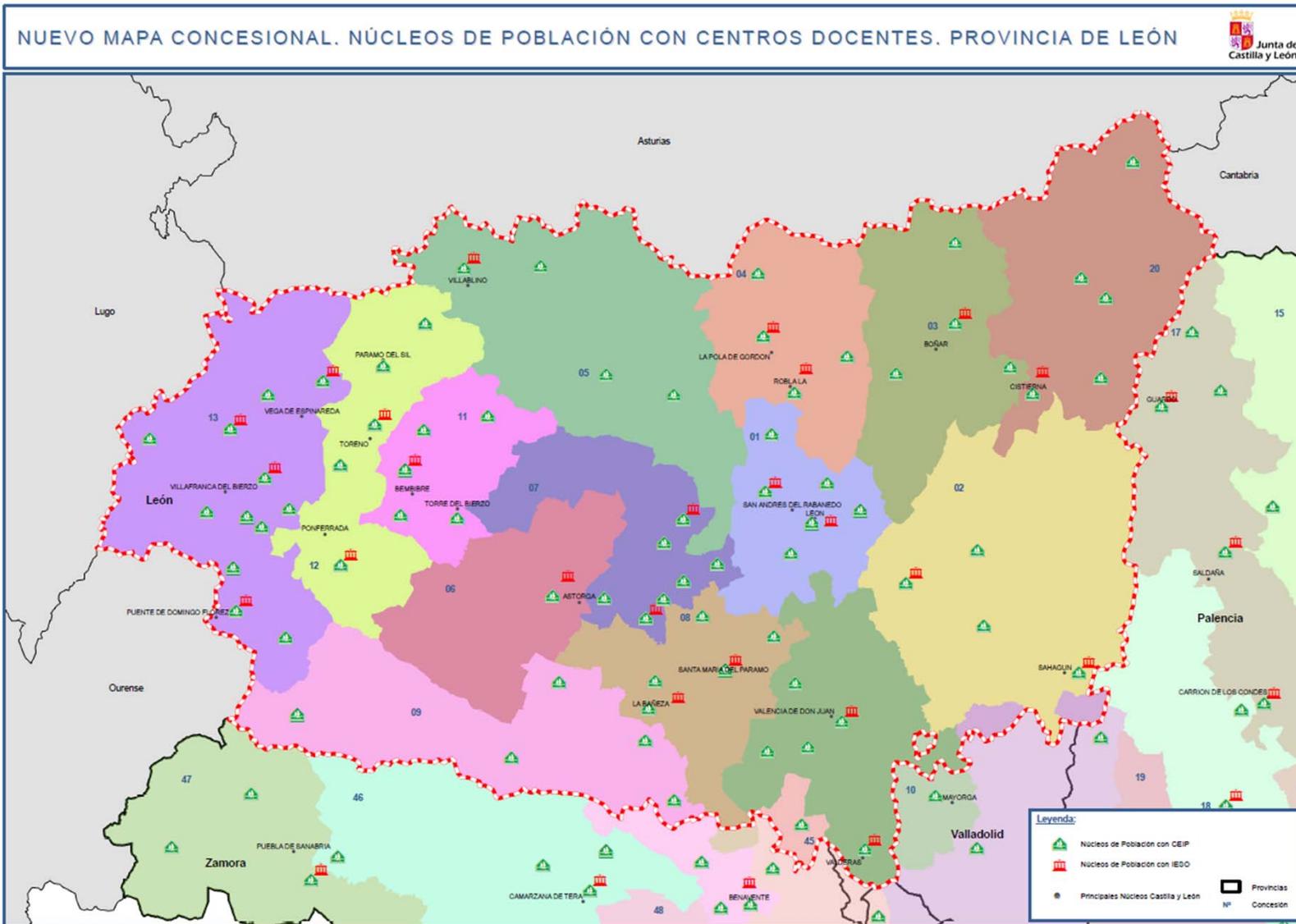


BURGOS

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

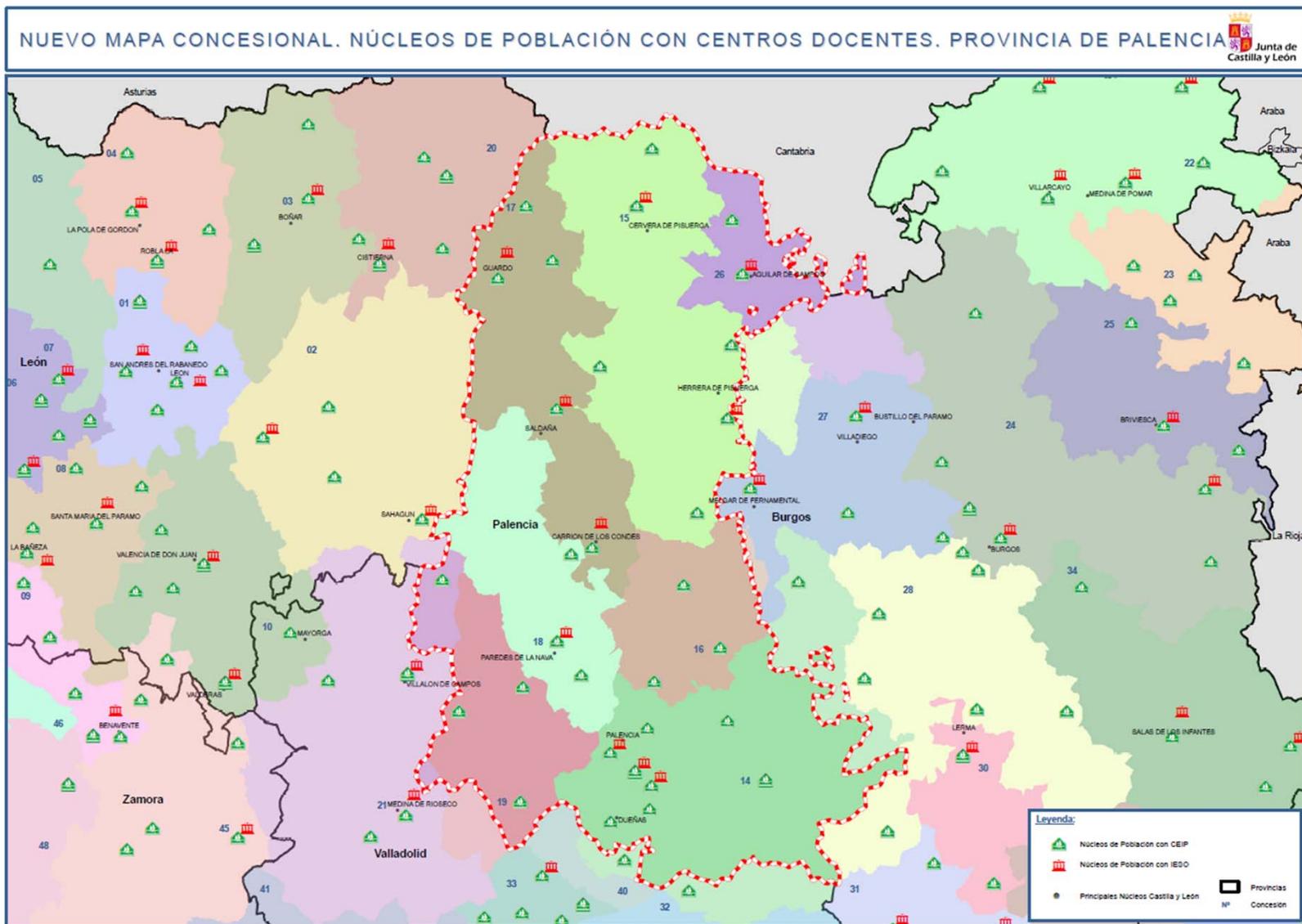
- CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE LEÓN



2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

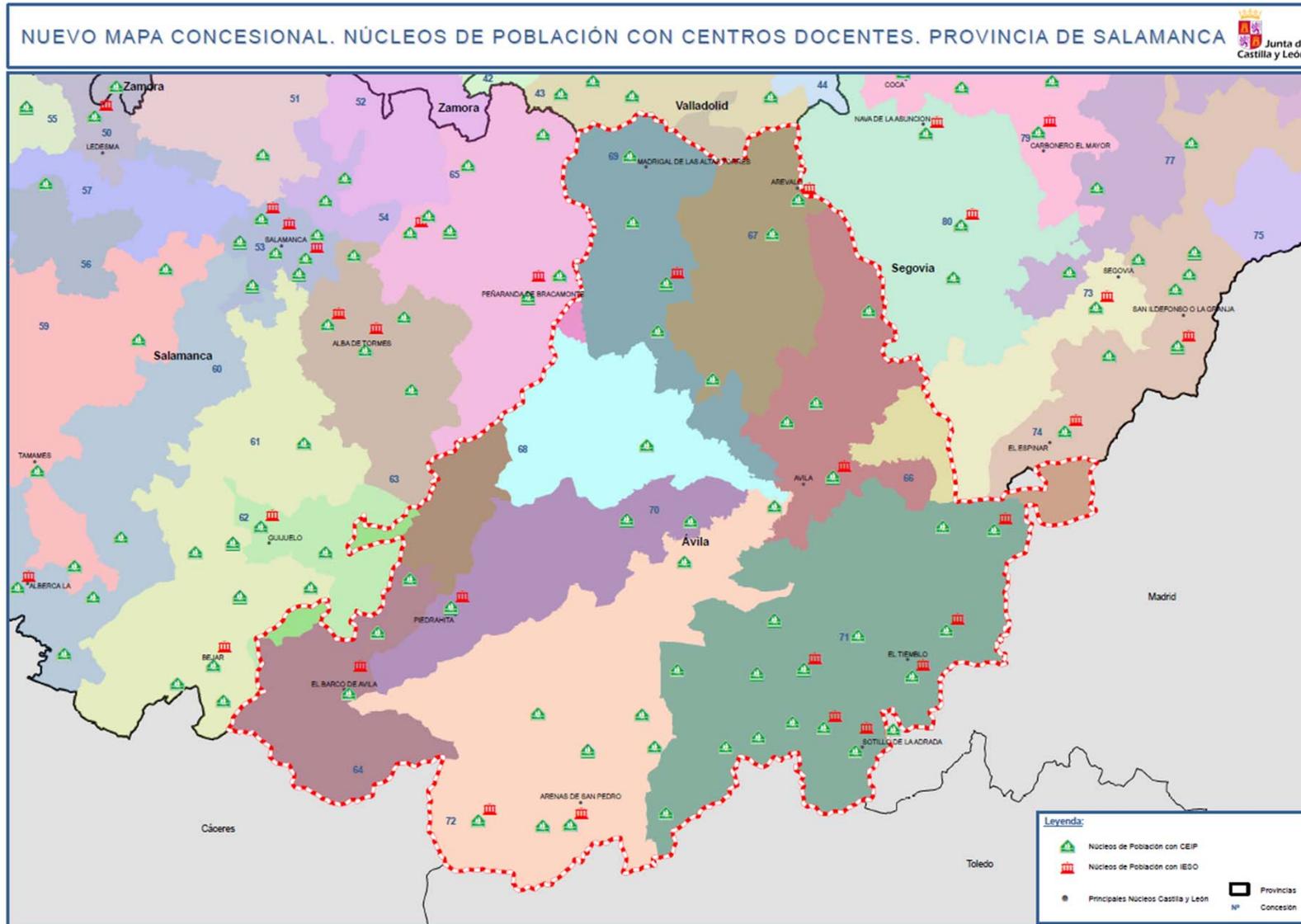
- **CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE PALENCIA**



2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE SALAMANCA

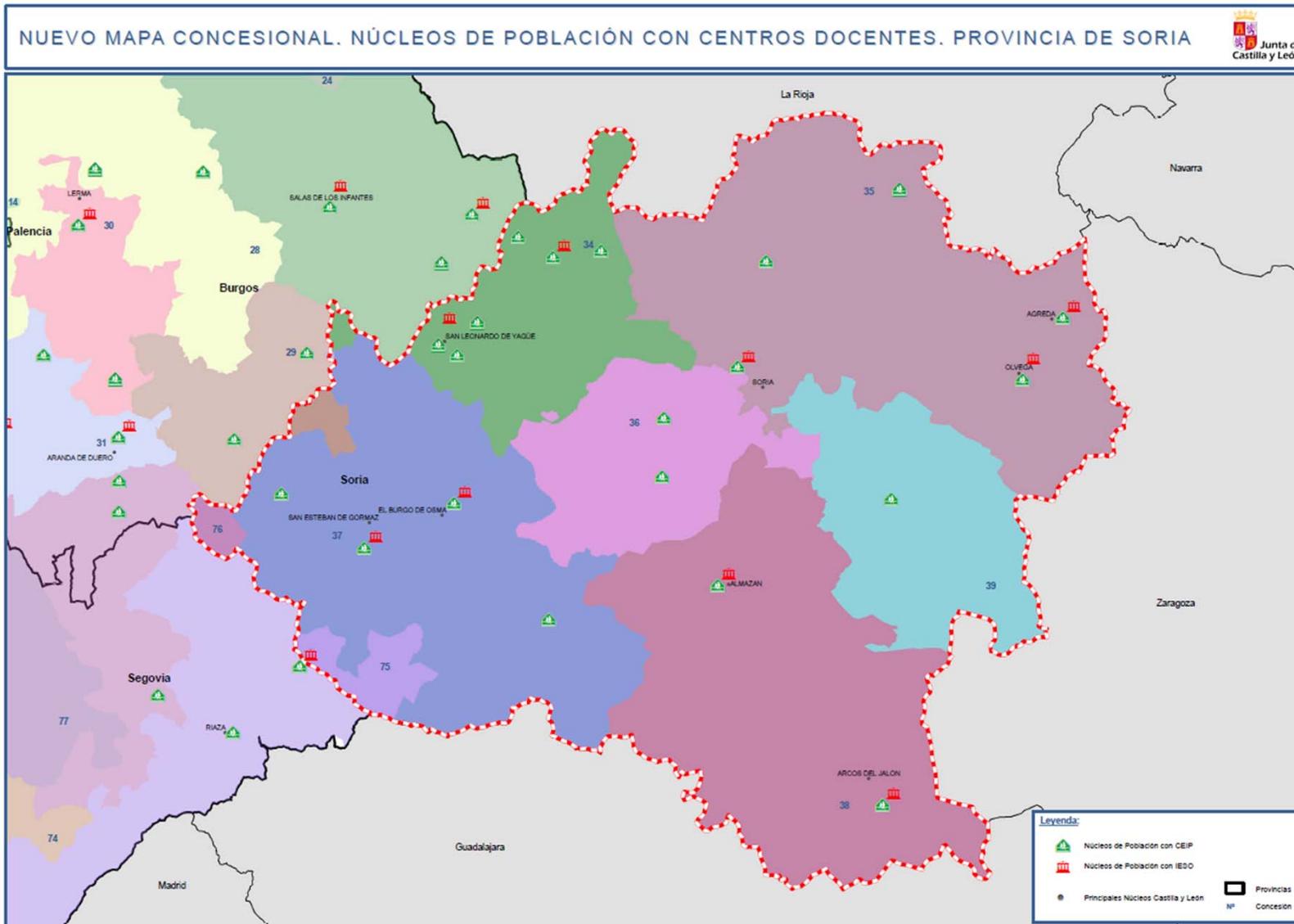


SALAMANCA

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE SORIA

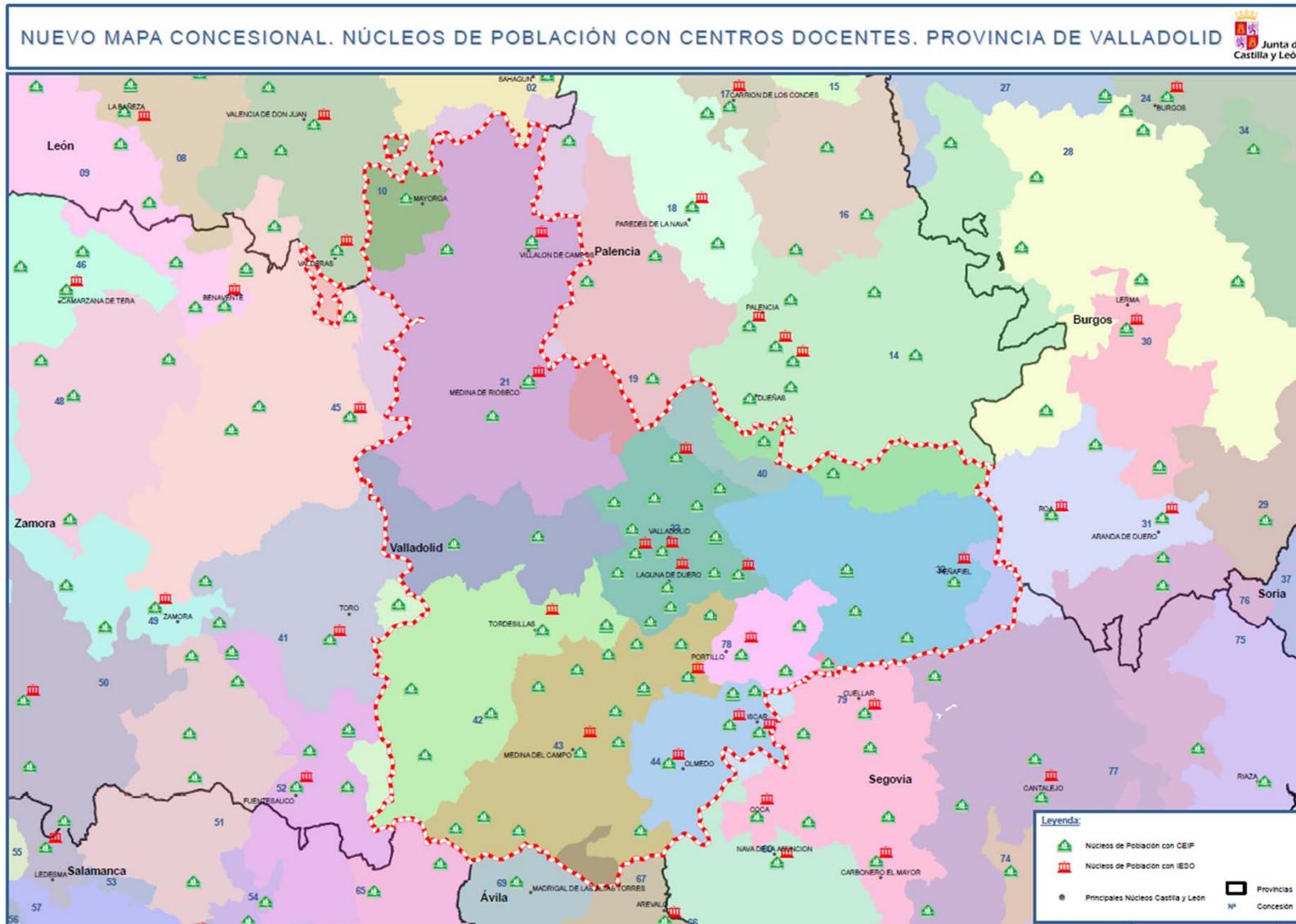


SORIA

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

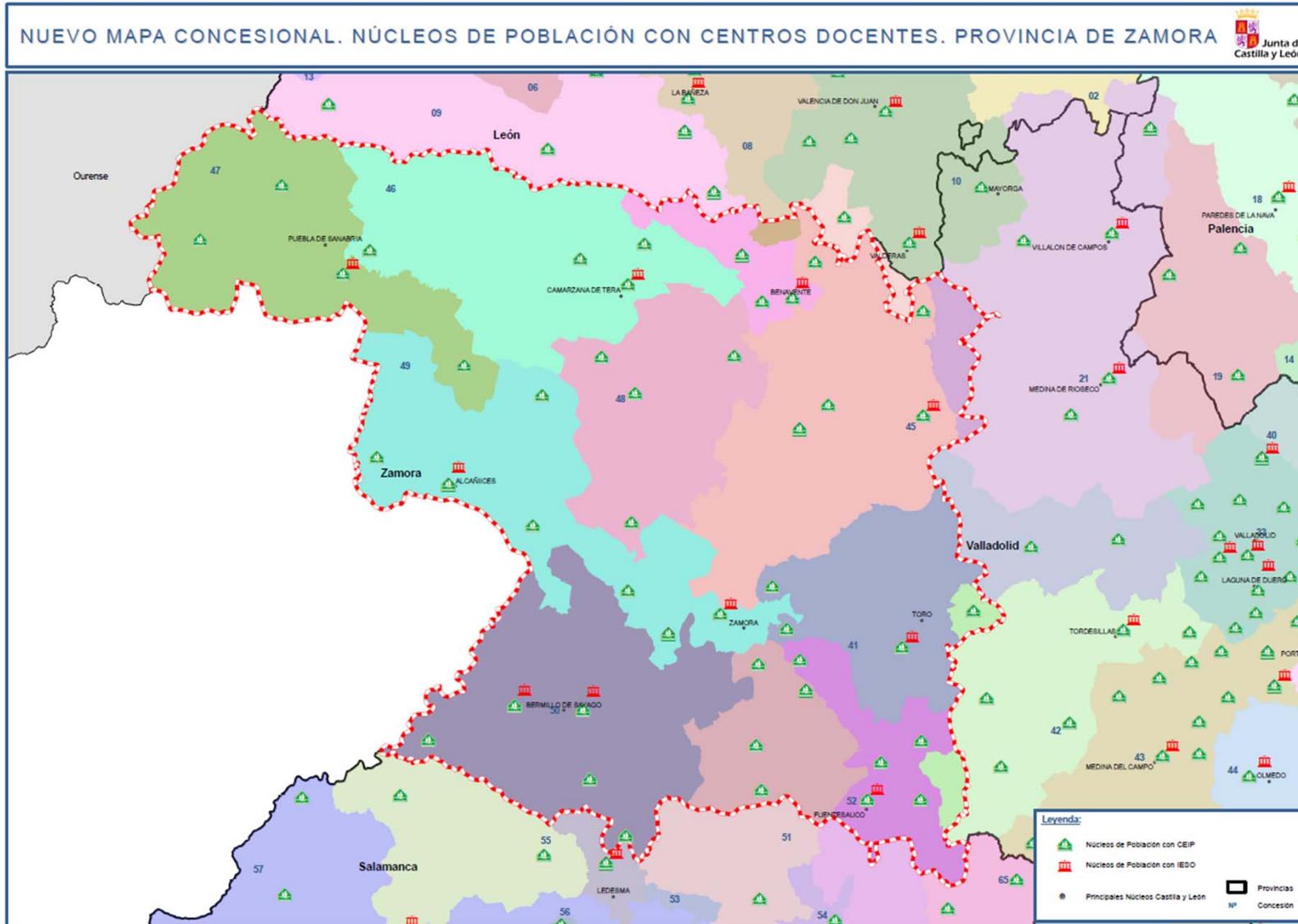
- CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE VALLADOLID



VALLADOLID

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CENTROS EDUCATIVOS. PROVINCIA DE ZAMORA

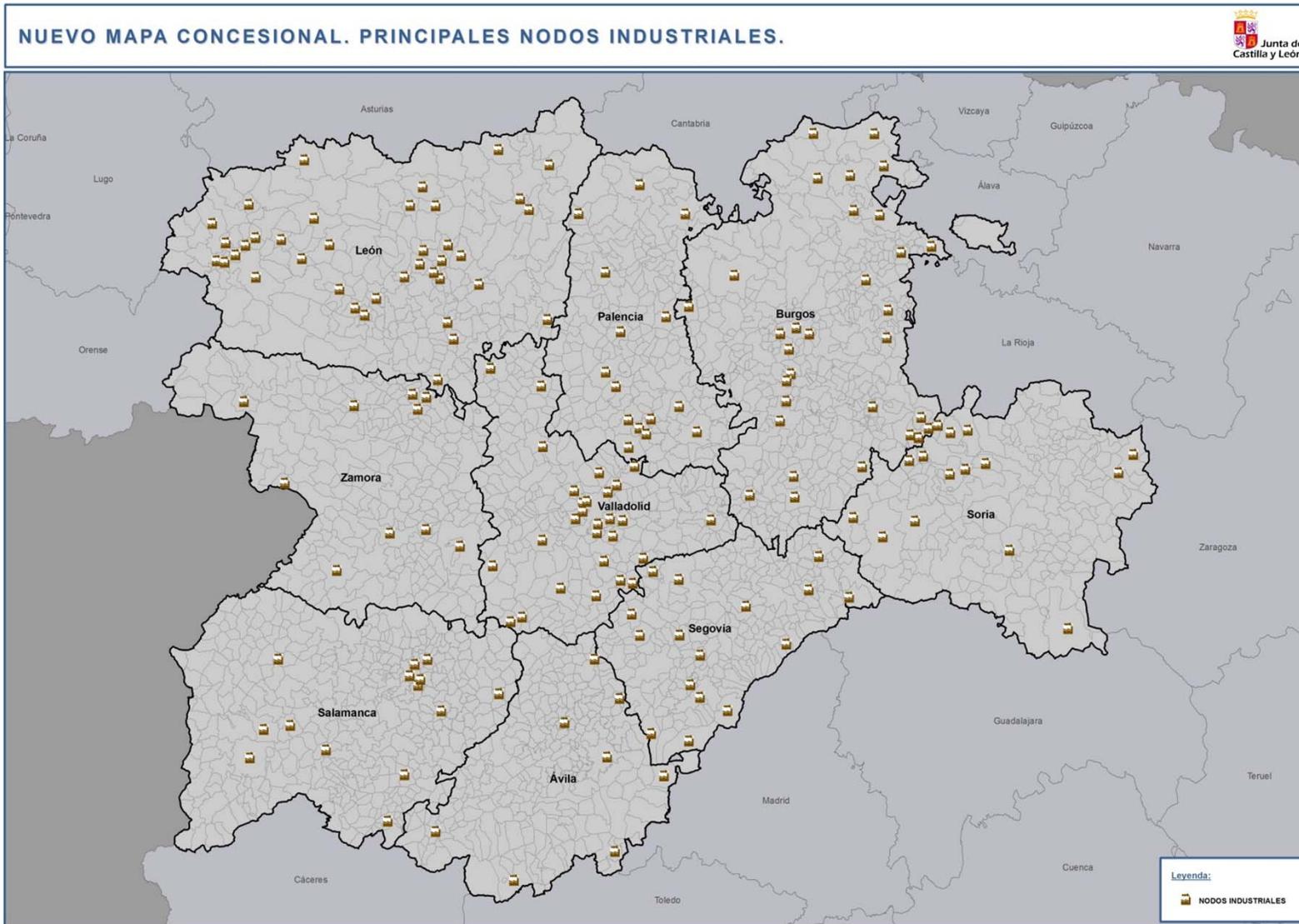


ZAMORA

2. CONDICIONES EXTERNAS DETERMINANTES DE LA PROPUESTA DE BASES

2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

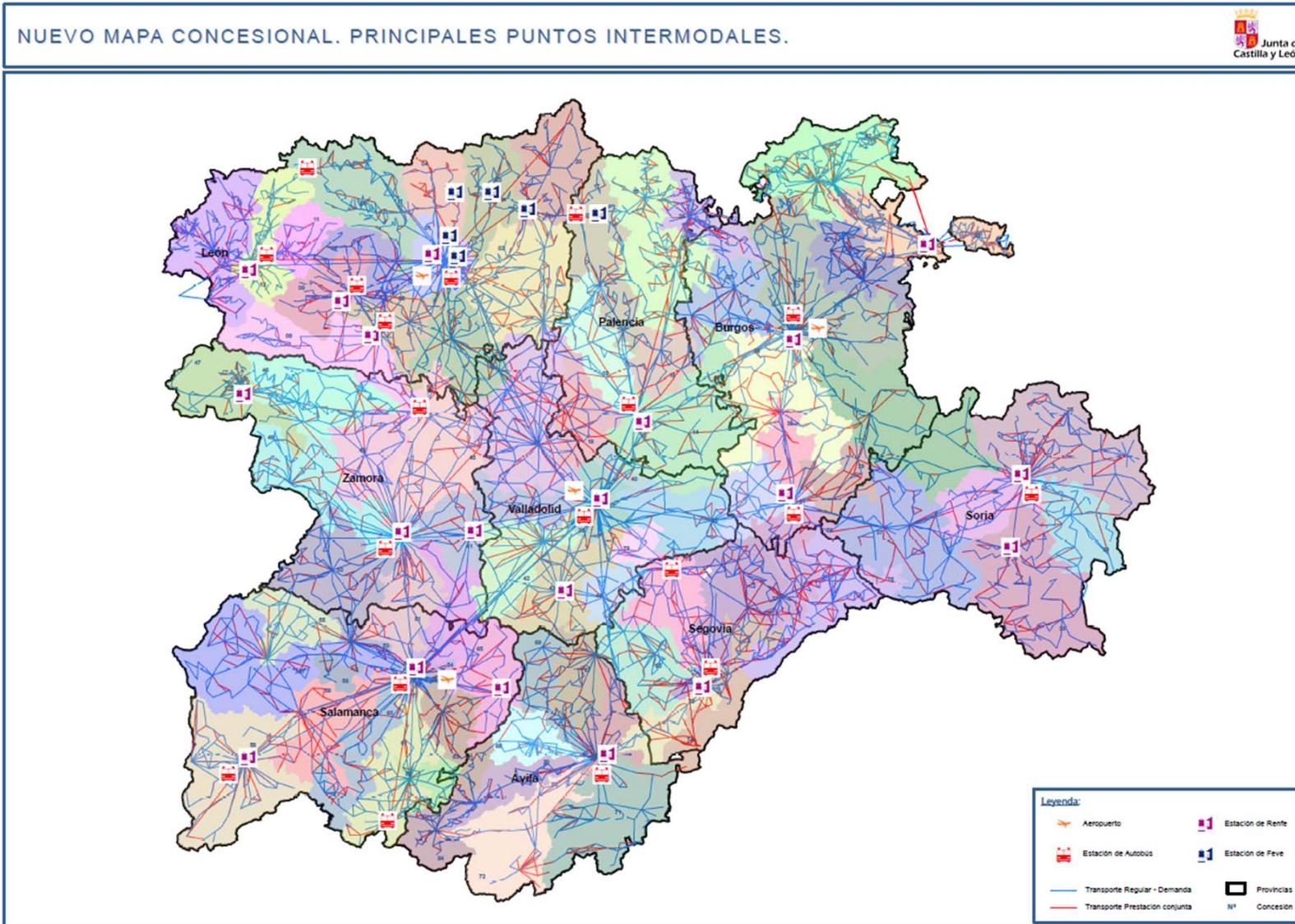
- **NODOS INDUSTRIALES**



**Conectividad
industrial**

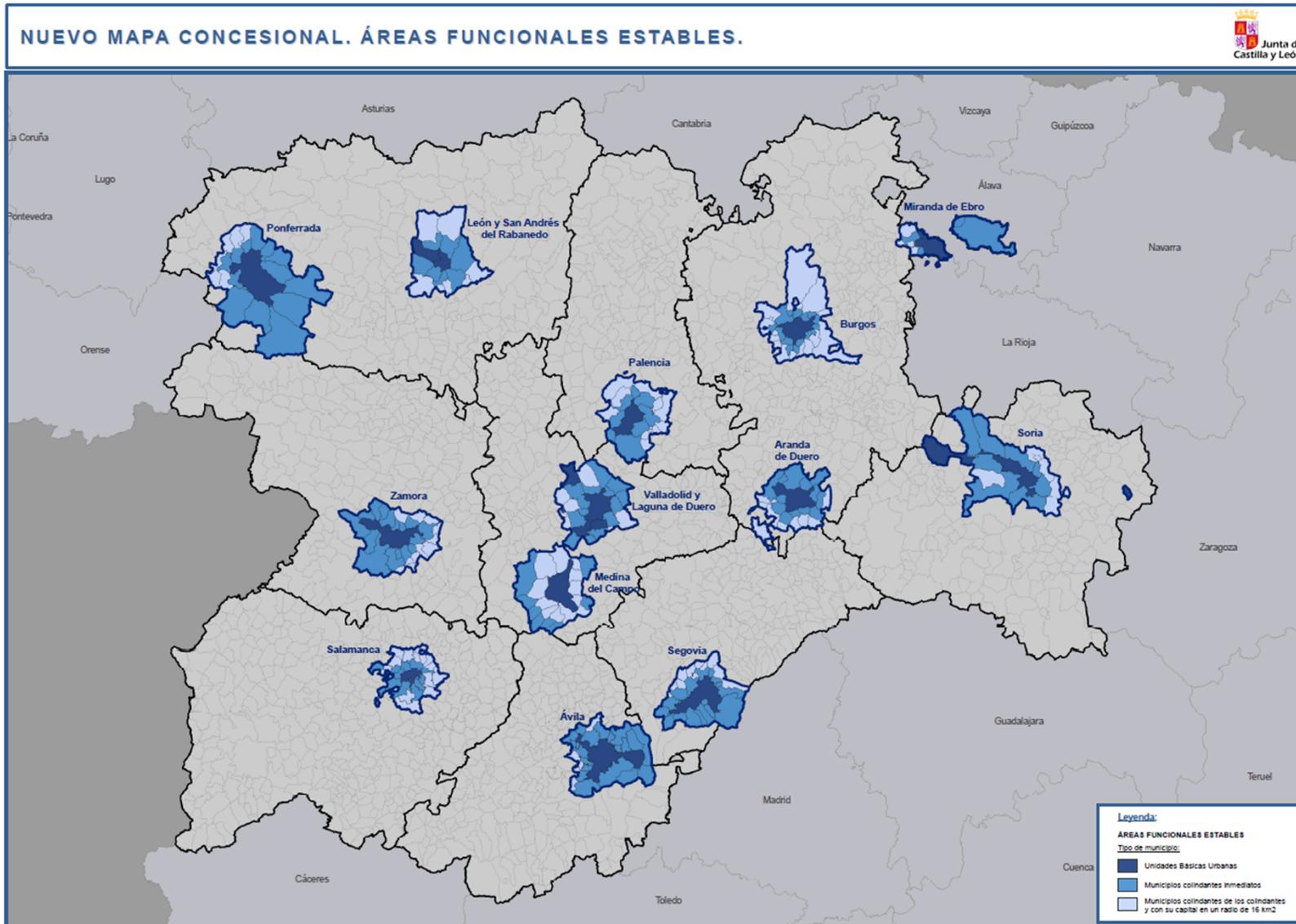
2.2. PRINCIPALES POLOS DE ATRACCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE

- CONEXIONES INTERMODALES



2.3. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

- **ÁREAS FUNCIONALES ESTABLES**

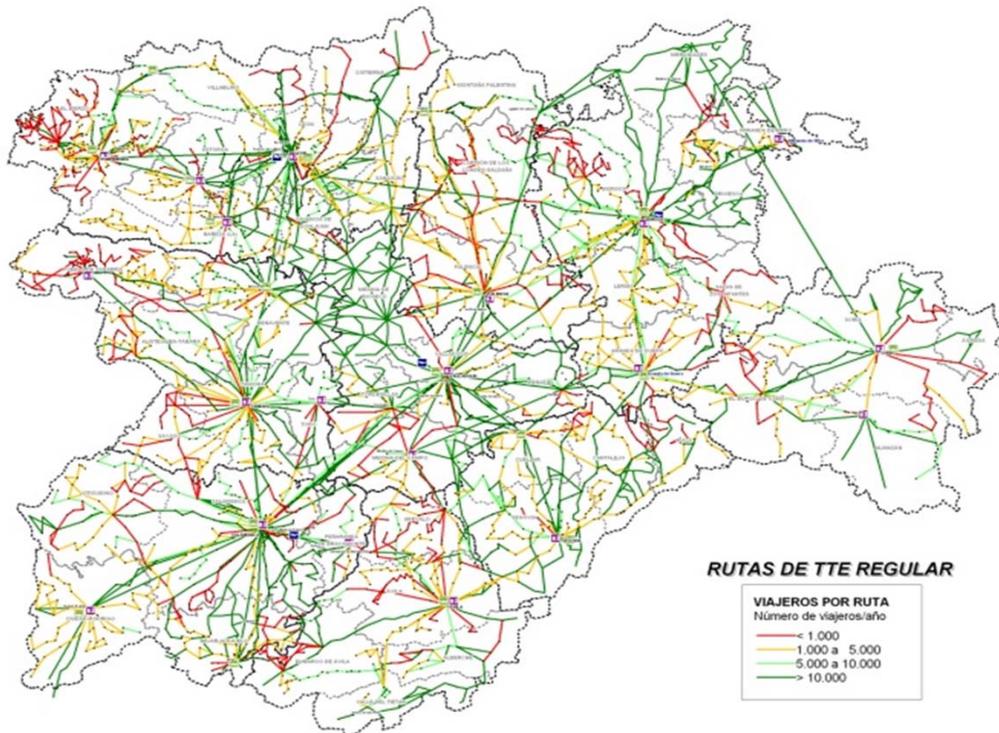


1º Ley 9/2014, de 27 de noviembre
2º Ley 9/2018, de 20 de diciembre.

Características:

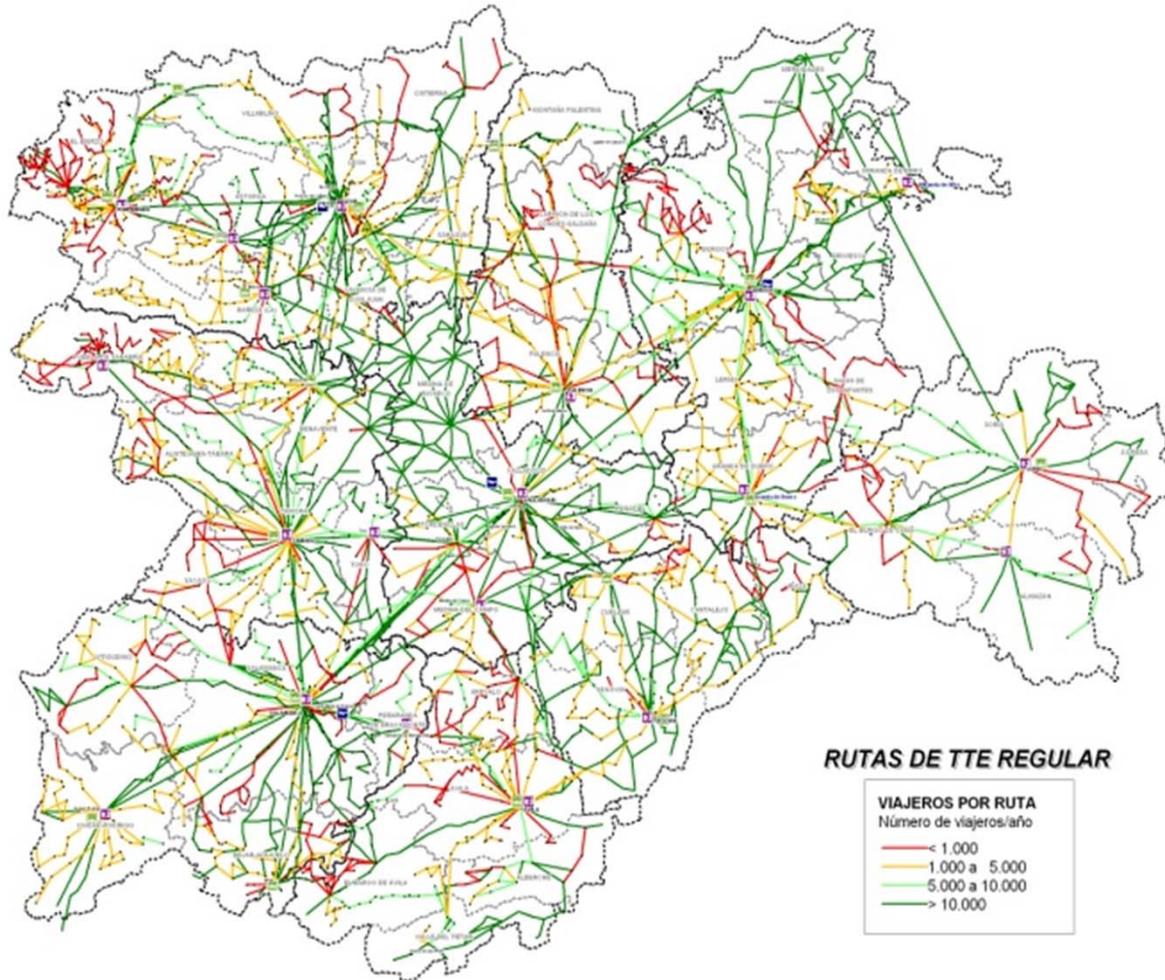
- **Alta concentración poblacional y de actividad económica**
- **Interés supralocal**
- **Necesidad de coordinación transporte público e interoperabilidad de modos.**

SITUACIÓN TRANSPORTE REGULAR DE USO GENERAL (CONVENCIONAL + METROPOLITANO)



- ❖ Modelo heredado de la Ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera de 1947 y convalidado por las transferencias a las Comunidades Autónomas
- ❖ Elevado número de Concesiones 239 Concesiones (148 concesiones autonómicas +77 autorizaciones especiales + taxis rurales)
- ❖ Gran atomización del sector: 140 operadores diferentes
- ❖ Bajo Nivel de Cobertura (% de ingresos por usuario respecto a coste de explotación): Valor medio 58%
- ❖ El déficit se cubre con aportación de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León
- ❖ **PRESUPUESTO 2018: 6.800.000 M€ anuales**

3.1. TRANSPORTE REGULAR GENERAL



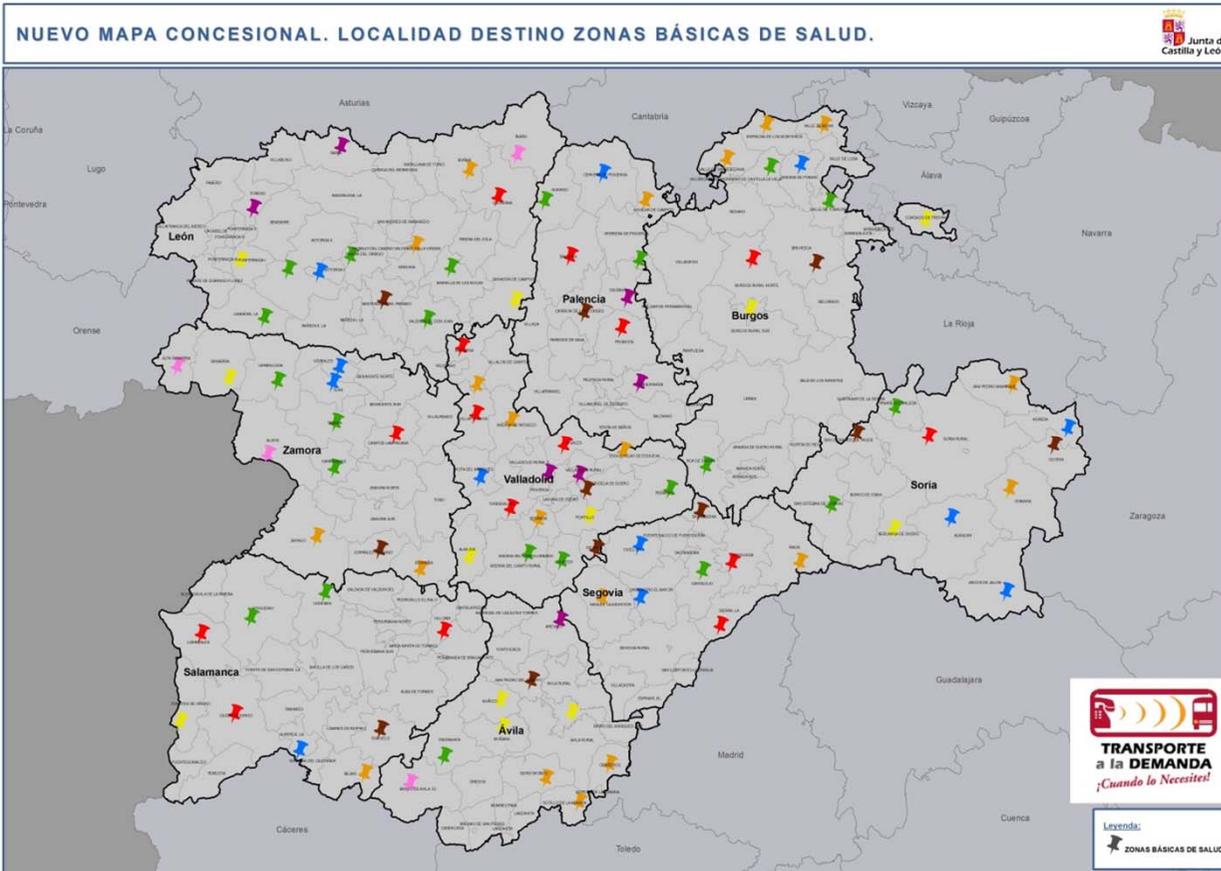
❖ **Bajo Nivel de Ocupación: 10 Viajeros/km**

❖ **Elevado Número de Rutas de Débil Tráfico (El 63 % tiene menos de 5.000 viajeros / 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

3. CONDICIONES DERIVADAS DEL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES

3.2. TRANSPORTE A LA DEMANDA



3.558 localidades atendidas

105 Zonas operativas

810 Rutas en servicio

400 vehículos diarios
Susceptibles de ampliación

Coste kilómetro
Entre 0,90€ y 1,20€

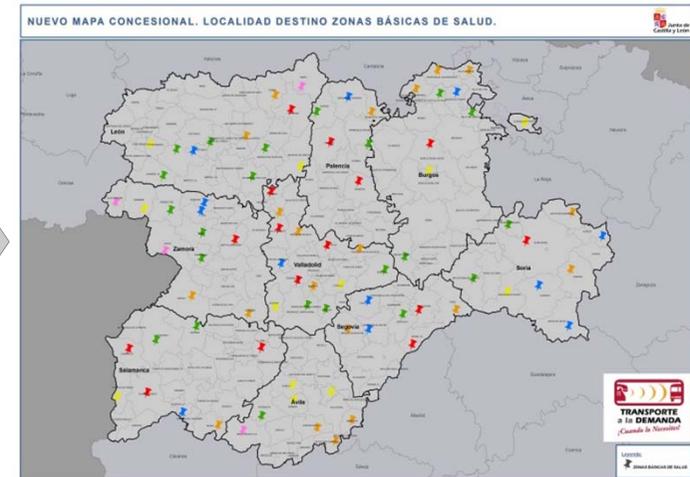
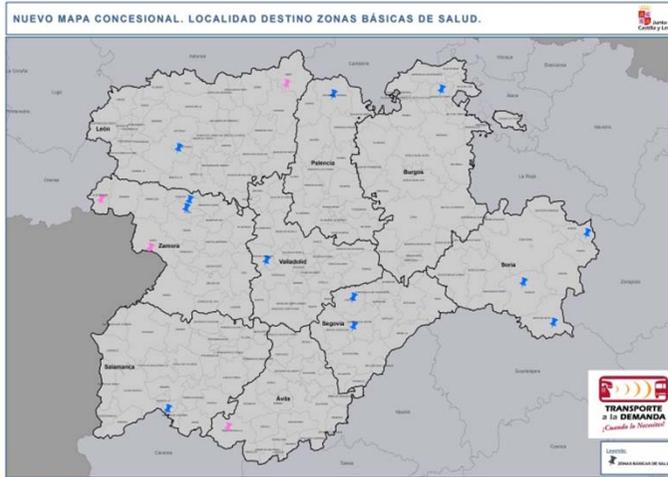
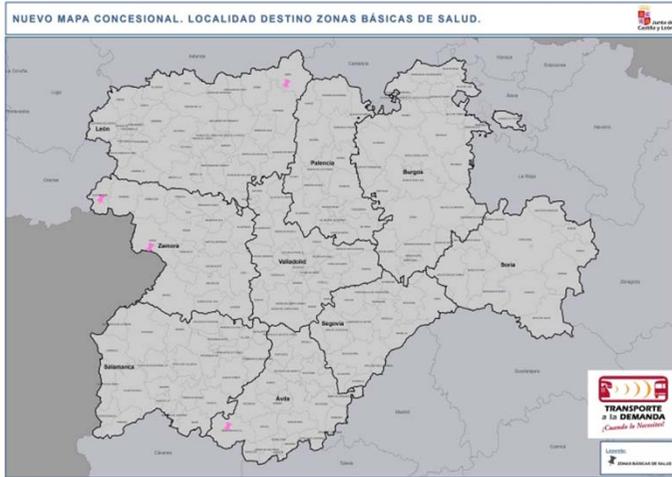
Más de **250.000** reservas
atendidas en 2018

1.007.676 habitantes conectados
≈ 400.000 sin contar cabeceras

Financiación Administración
6,1 M€ en 2018

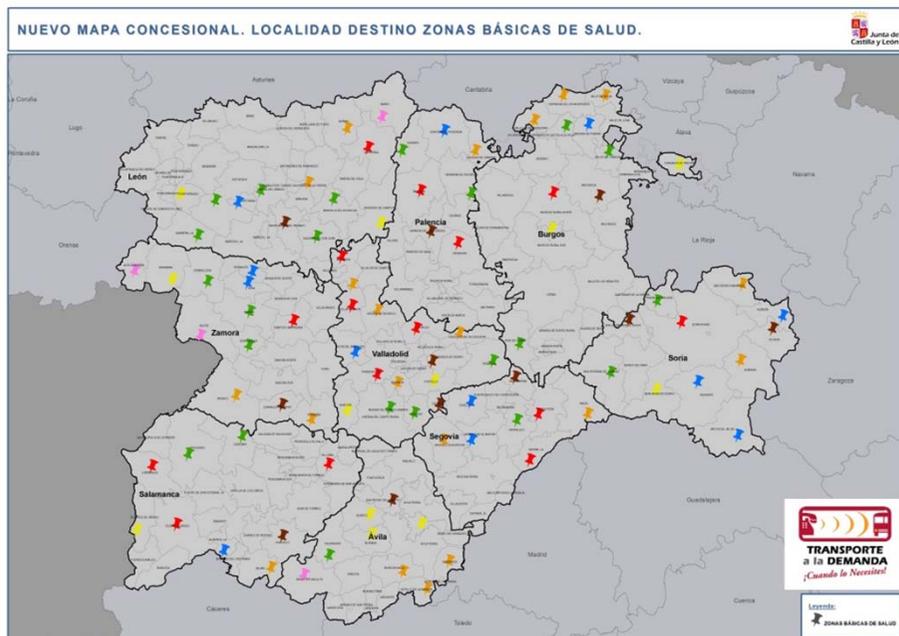
3. CONDICIONES DERIVADAS DEL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES

3.2. TRANSPORTE A LA DEMANDA

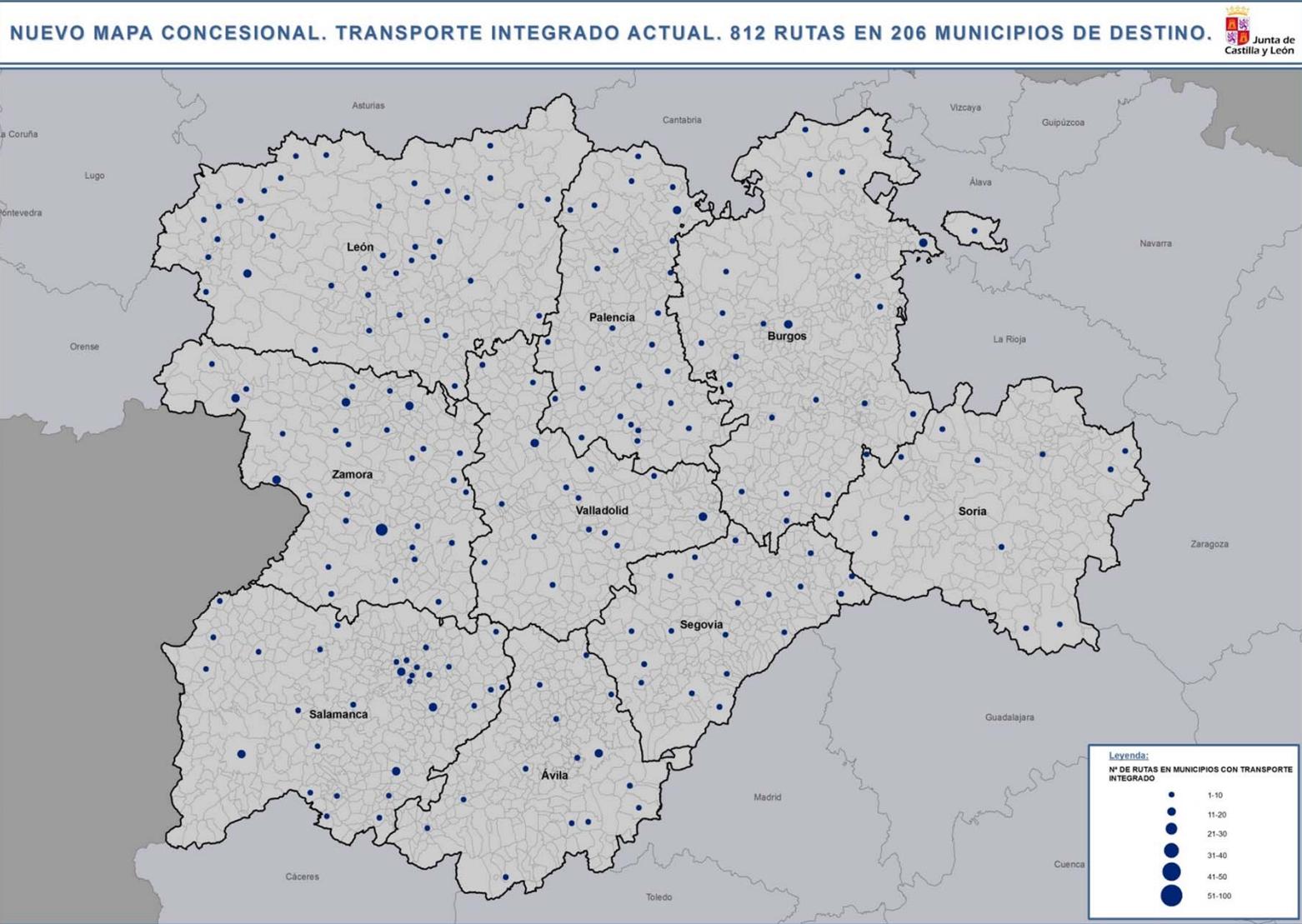


3. CONDICIONES DERIVADAS DEL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES

3.2. TRANSPORTE A LA DEMANDA



3.3. TRANSPORTE INTEGRADO ACTUAL



**812 RUTAS
ESCOLARES
INTEGRADAS
DESDE EL AÑO
2013**

3. CONDICIONES DERIVADAS DEL ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES

3.4. TRANSPORTE A LA DEMANDA + TRANSPORTE INTEGRADO + OTRAS RUTAS

	Zonas	Rutas	Núcleos Población	Población Conectada (sin incluir la de la capital de provincia)	Viajeros acumulados hasta 31 DIC 2018
ÁVILA	13	165	469	95.209	598.498
BURGOS	13	242	881	263.123	437.003
LEÓN	17	362	1.219	797.291	729.430
PALENCIA	11	203	494	95.703	300.659
SALAMANCA	12	237	554	207.516	334.554
SEGOVIA	10	123	342	100.773	212.735
SORIA	13	115	460	61.272	288.762
VALLADOLID	21	195	333	224.666	349.352
ZAMORA	14	259	509	127.558	314.852
TOTAL CYL	124	1.901	5.261	1.973.111	3.565.845

3.5. TRANSPORTE METROPOLITANO

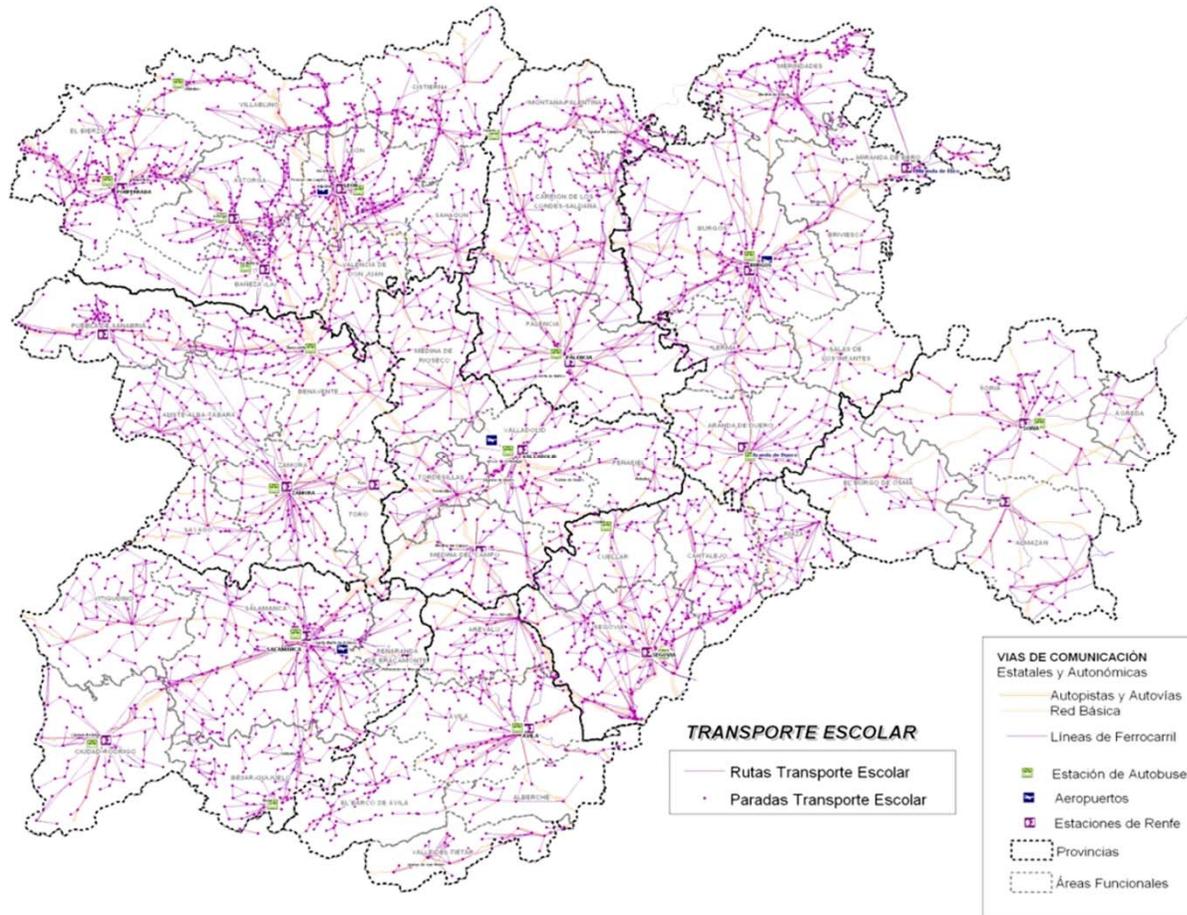


Áreas Metropolitanas operativas

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	11	76	191.015	2.494.697	30.000
SEGOVIA	23	42	80.553	558.439	6.600
VALLADOLID	15 (1ª corona) 10 (2ª corona)	62	409.580	2.406.385 *	12.400
TOTALES	96	327	1.074.501	7.266.049	81.650

* Sin contar viajeros de AUVASA

3.6. TRANSPORTE ESCOLAR



- ❖ Aproximadamente la mitad de las rutas escolares están dentro del sistema
- ❖ El número de alumnos que precisan de dicho transporte asciende a 33.000, un 17% del total de alumnos en la C.A.
- ❖ Representa el 25% de la oferta de transporte público

VARIABLES (AÑO)	TTE. ESCOLAR
Nº Rutas	1.821
Veh.km (M)	15,8
Nº Alumnos	33.000
Aportación Administración (M€)	47

- **Cobertura total de la población con especial atención a las necesidades de movilidad del mundo rural.**
 - Se da cobertura a la totalidad de localidades de la Comunidad Autónoma adaptando los servicios a las especificidades de cada territorio de la Comunidad.
 - Para lograr la cobertura se optimizará la oferta actual de rutas, expediciones y conectividad.
- **Optimización del Modelo de Transporte Público.**
 - Incrementar la eficiencia del sistema.
 - Incrementar la oferta de transporte: expediciones y conectividad.
 - Integración en un Sistema Intermodal.
- **Modernización y Flexibilización.**
 - Disminuir la atomización diseñando concesiones de mayor tamaño, y condiciones de pliegos que incentiven el asociacionismo o agrupación de empresas.
 - Tecnificar el servicio y la explotación (Sistemas de control de Oferta y Demanda, Sistemas de información...).
 - Orientar los nuevos contratos hacia la flexibilización en la prestación del servicio. Aunque en los contratos de concesión se determinen y acuerden unas condiciones de servicio, también se indicará la posibilidad de actualizar las condiciones del servicio según las variaciones de demanda, su localización y la coordinación y sinergias entre las diferentes fórmulas de prestación (Transporte Regular, a la Demanda y Escolar).

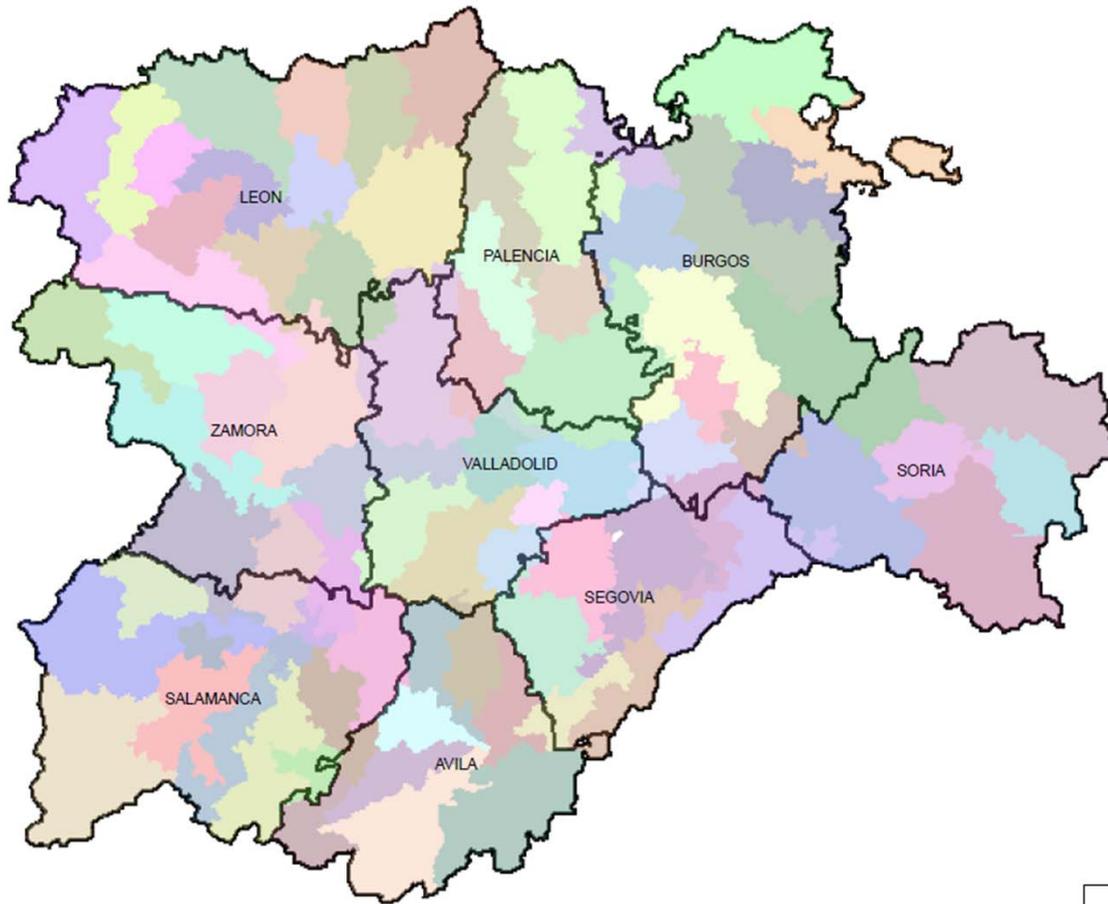
- **Adaptación a la nueva ordenación territorial de Castilla y León y coordinación con los restantes modos de transporte.**
 - El nuevo Mapa de ordenación del transporte se adaptará a los espacios funcionales previstos en la legislación de ordenación del territorio de Castilla y León.
 - Coordinación con los servicios de transporte en las áreas funcionales estables.
 - Coordinación con la red de transporte ferroviaria y de viajeros por carretera de titularidad estatal.
- **Mantenimiento del tejido empresarial y nivel de empleo.**
 - El nuevo Mapa propiciará el mantenimiento del tejido empresarial y el nivel de empleo del sector.
 - ❖ Fórmulas contractuales.
 - ❖ Subrogación laboral pactada con los agentes sociales.
- **Mejora de la calidad del servicio y modernización de la flota.**
 - Los nuevos servicios se prestarán con una flota de vehículos moderna, eficiente y adaptada, dotada con los principales avances en sistemas inteligentes de transporte y seguridad.
- **Sostenibilidad ambiental y reducción de la huella de carbono.**
 - El nuevo Mapa debe conllevar la mejora de la sostenibilidad medioambiental y huella de carbono mediante la reducción de emisiones de CO₂ y de kilómetros recorridos.

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES

- ❖ **Los servicios se explotarán bajo la modalidad de concesiones zonales**, que incluyen todos o parte de los servicios de transporte regular de viajeros, tanto de uso general como de uso especial de titularidad de la Junta de Castilla y León (escolares u otros que pudieran figurar en el proyecto de explotación)
- ❖ **Menor número de concesiones**, de 148 concesiones y 77 autorizaciones especiales a 80 concesiones.
- ❖ **Integración de las diferentes fórmulas de prestación** del servicio (Regular convencional, Tte. a la Demanda y Especial Escolar).
- ❖ El **Transporte Regular vertebrará el territorio**, sirviendo las relaciones más potentes.
- ❖ El **Transporte a la Demanda** se constituirá en el **mejor complemento** al Tte. Regular Convencional en un territorio con poblamiento disperso y baja densidad de población.
- ❖ **Integración de los transportes de uso general y especial** dentro de los nuevos contratos zonales.
- ❖ Los **Pliegos de prescripciones técnicas incorporarán condiciones nuevas** en pro de un modelo de operación más flexible, dirigidas, fundamentalmente, a la coordinación entre el Transporte a la Demanda y el Especial Escolar, así como a tecnificar el servicio y la explotación (Sistemas de control de Oferta y Demanda, Sistemas de información,...).

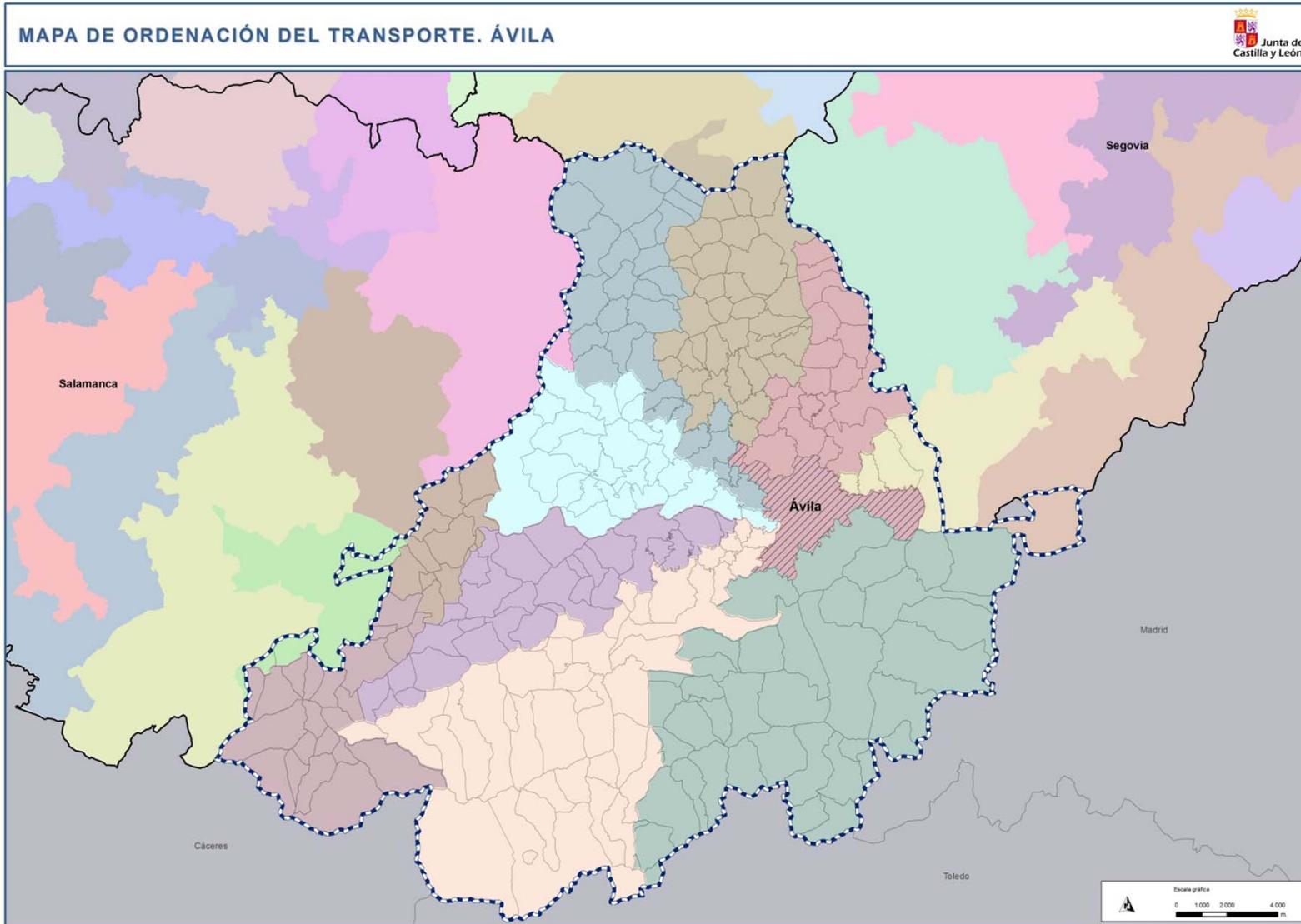
BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES

MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE



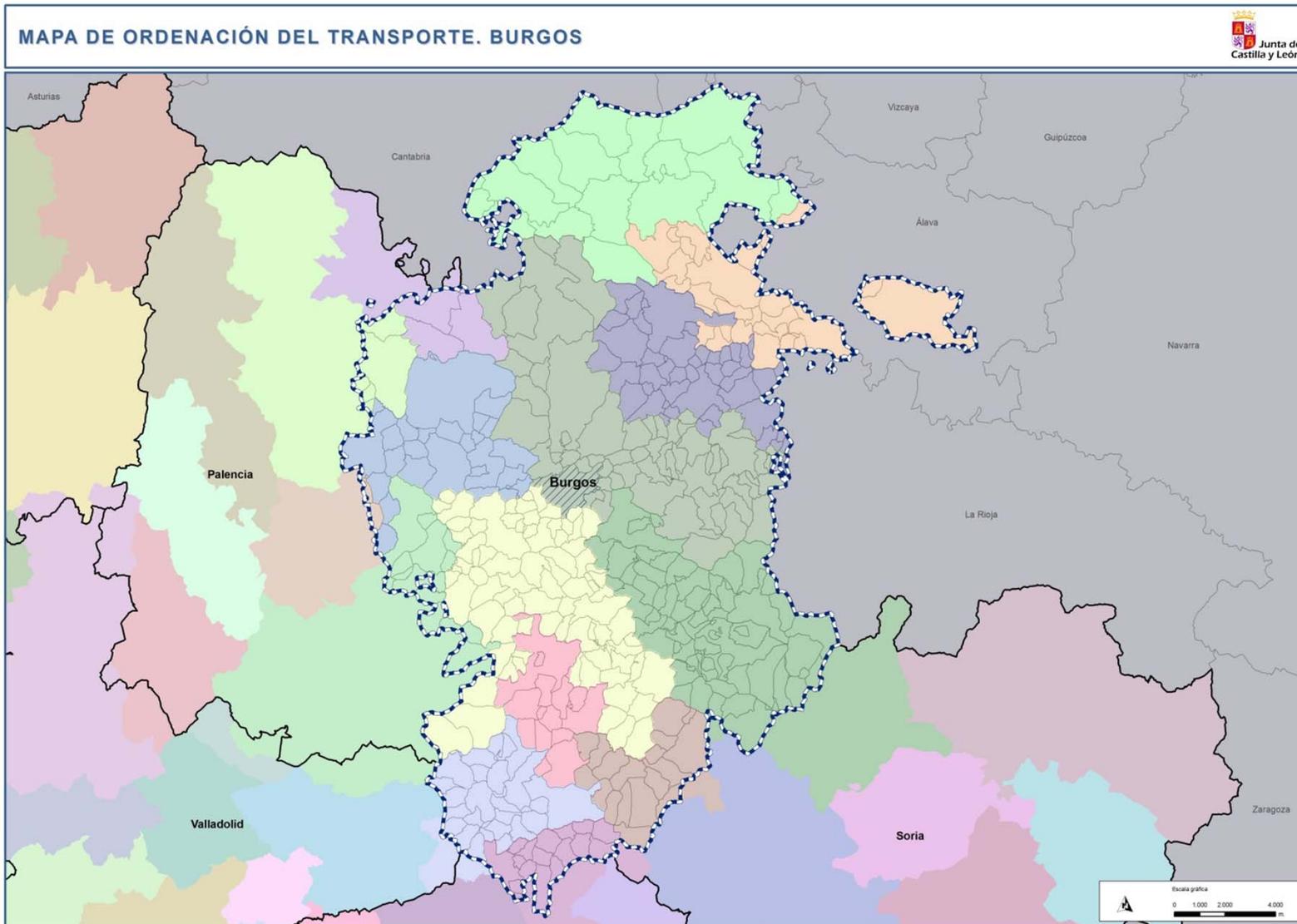
**PROPUESTA
DE SERVICIOS
INTEGRADOS
ZONALES DEL
NUEVO MAPA
DE
ORDENACIÓN**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



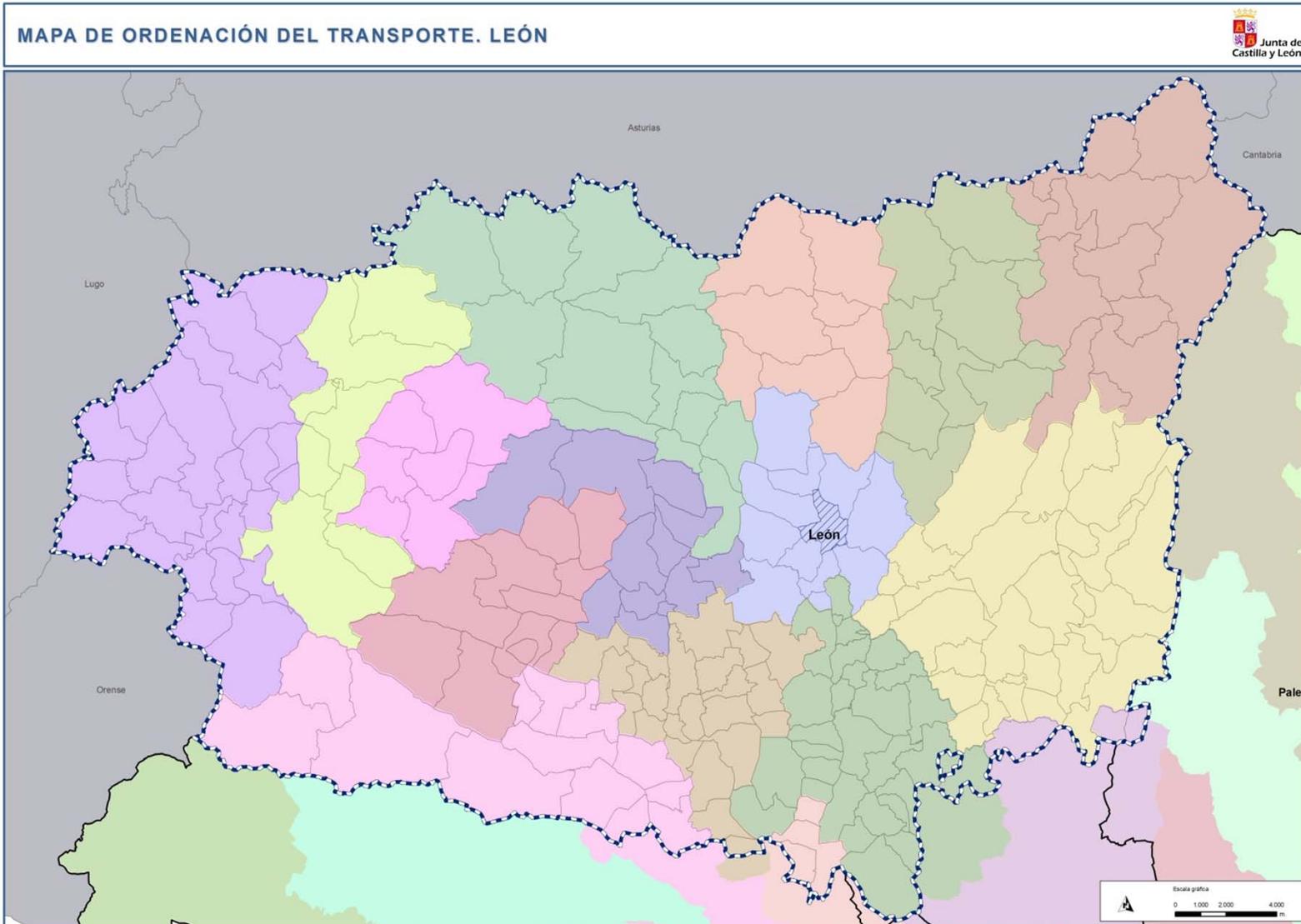
ÁVILA

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



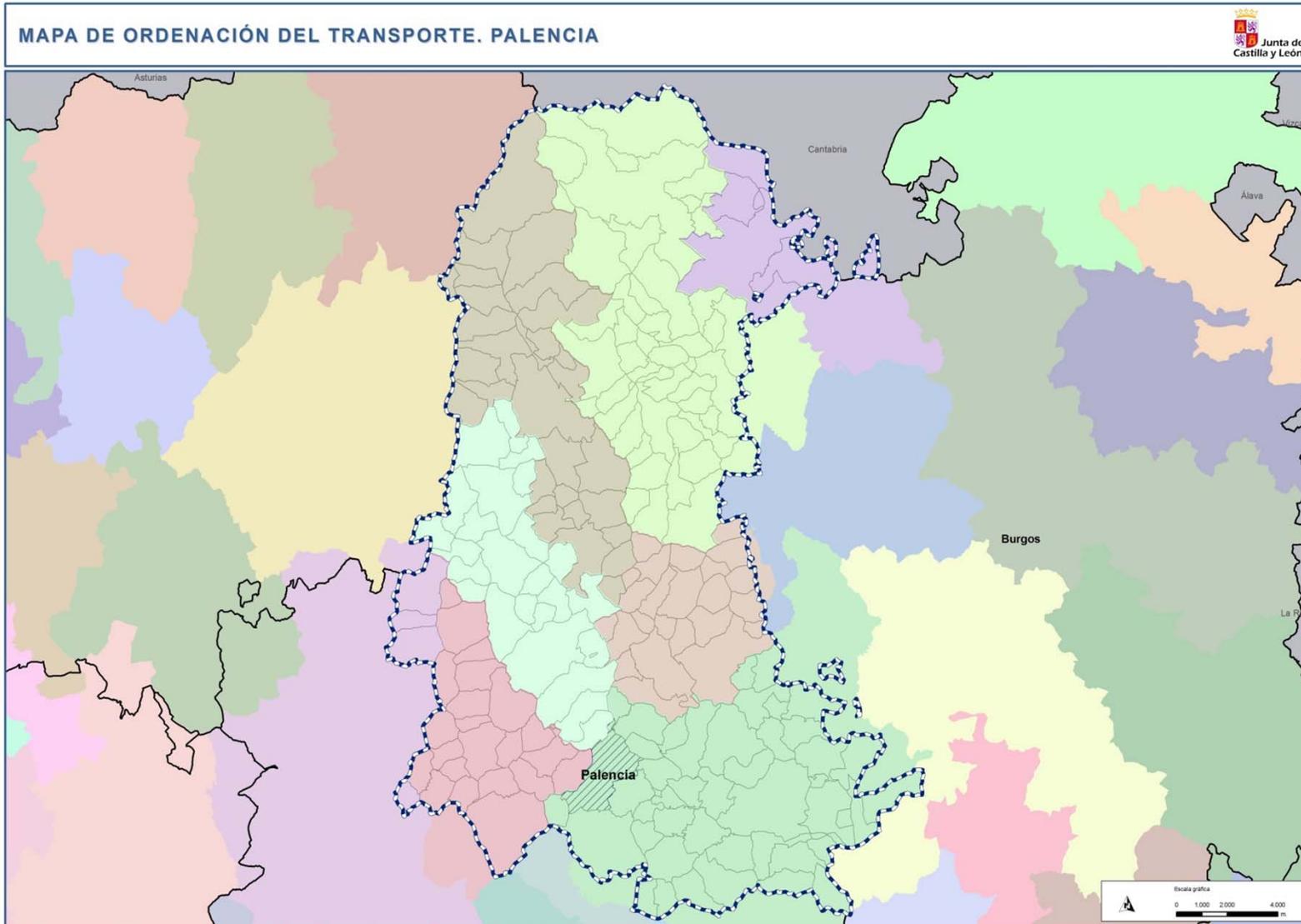
BURGOS

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



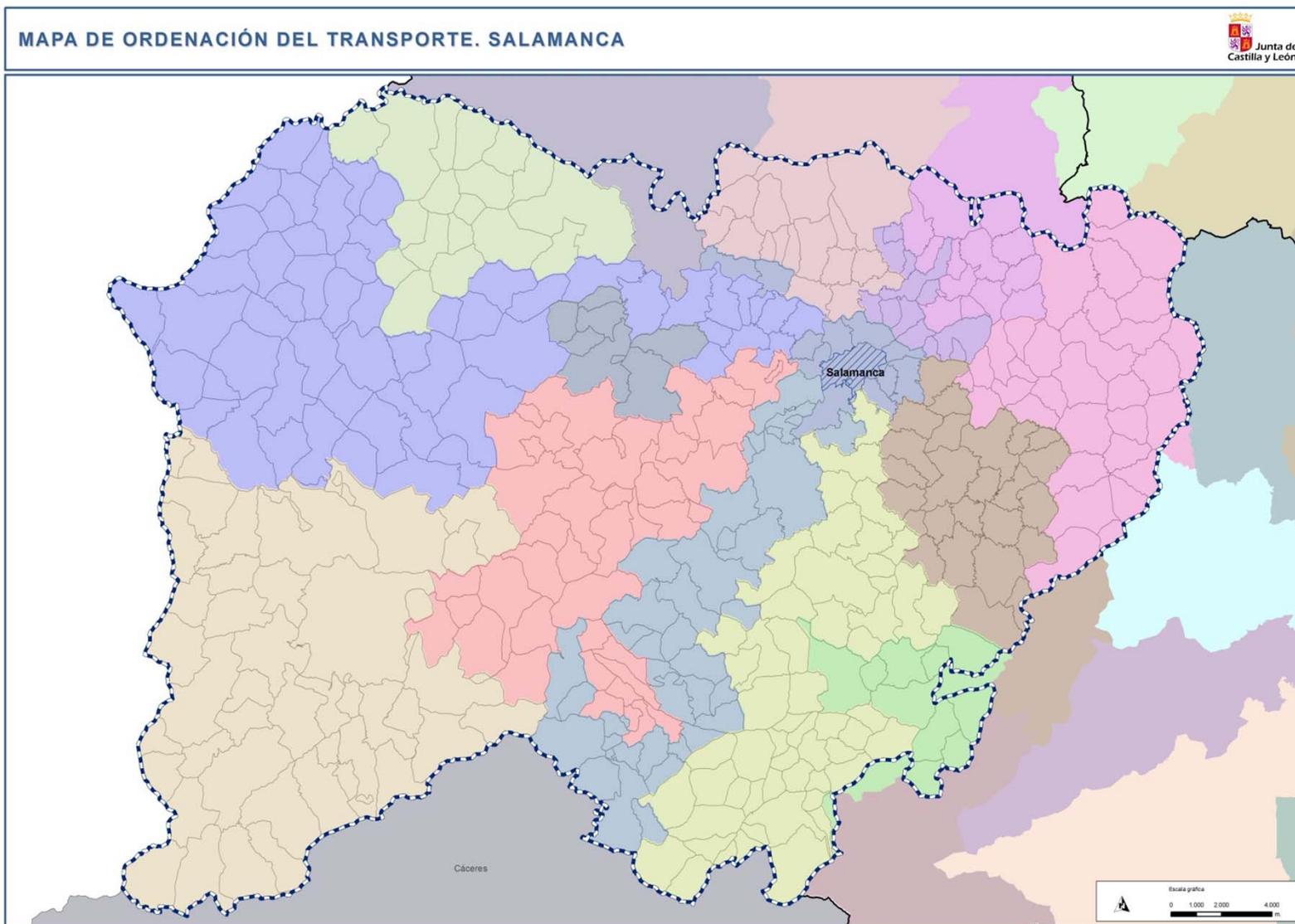
LEÓN

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



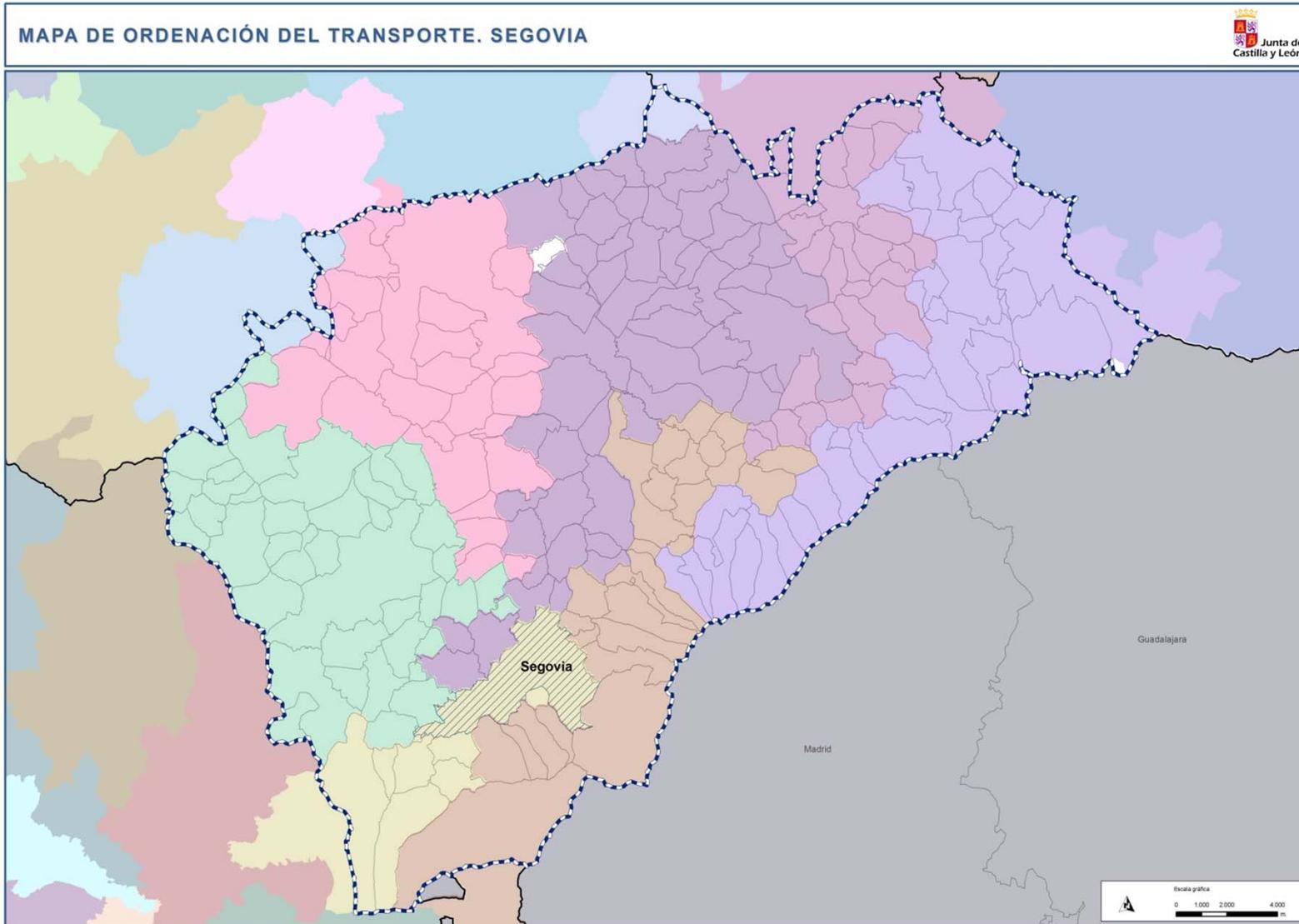
PALENCIA

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



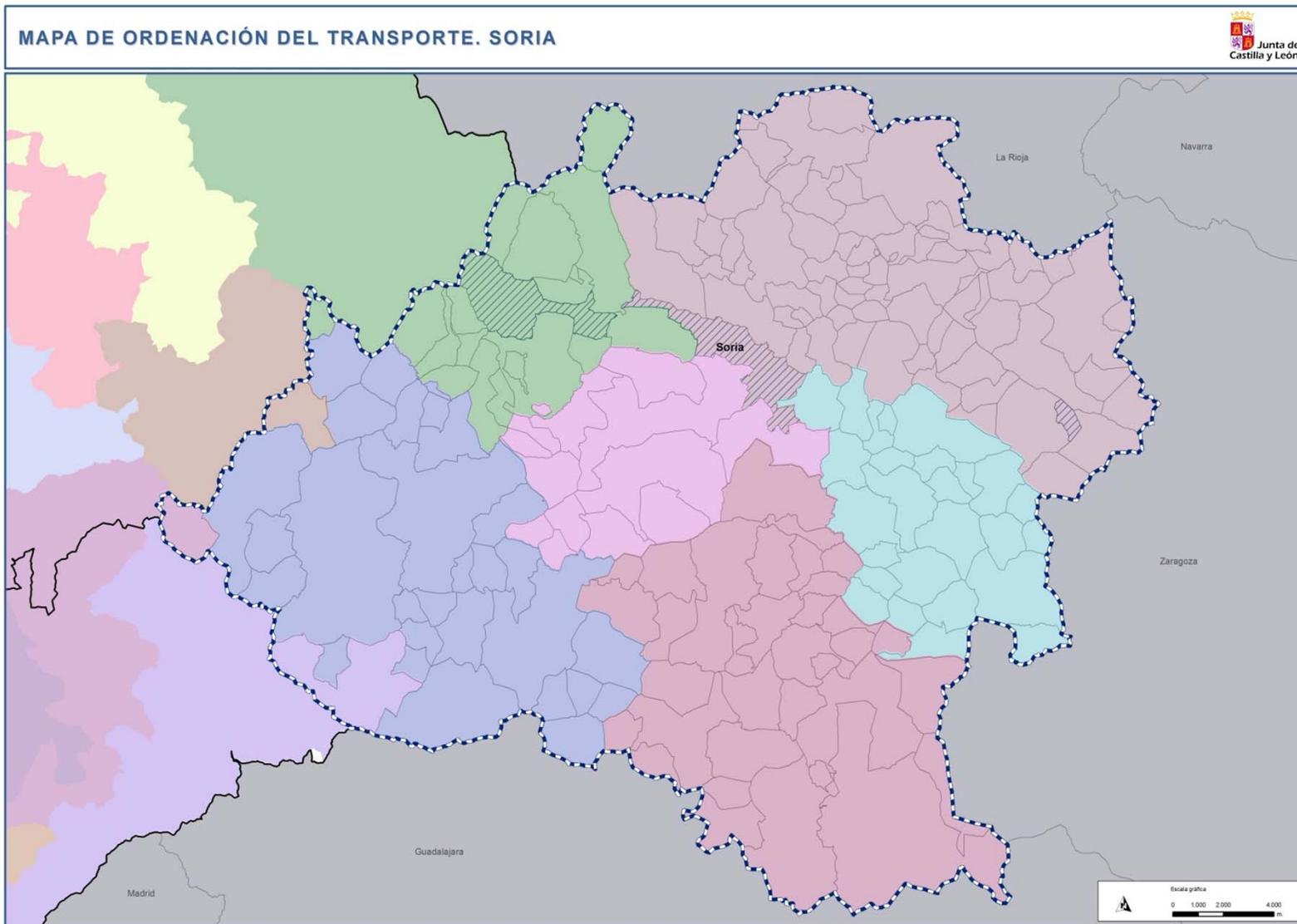
SALAMANCA

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



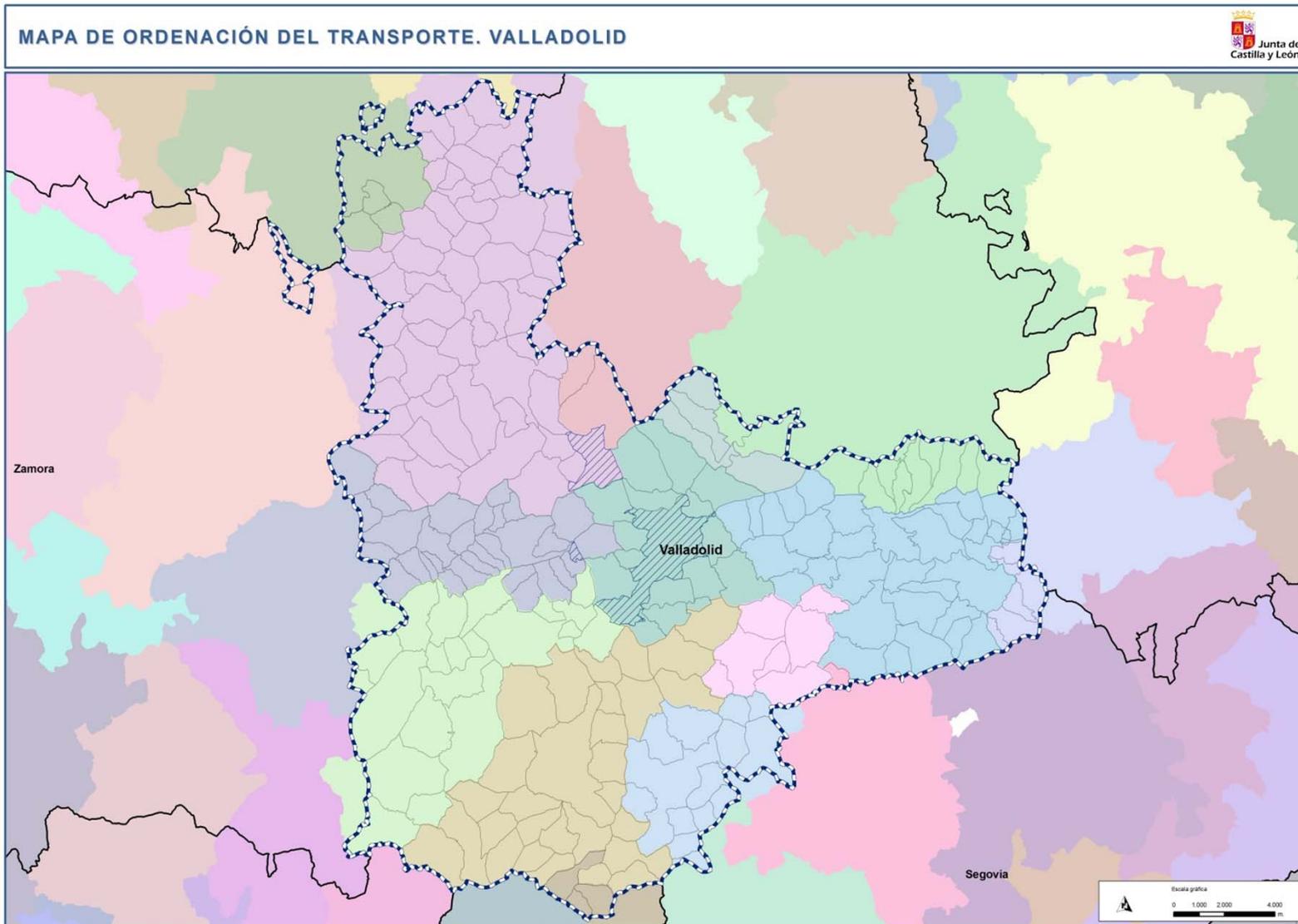
SEGOVIA

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



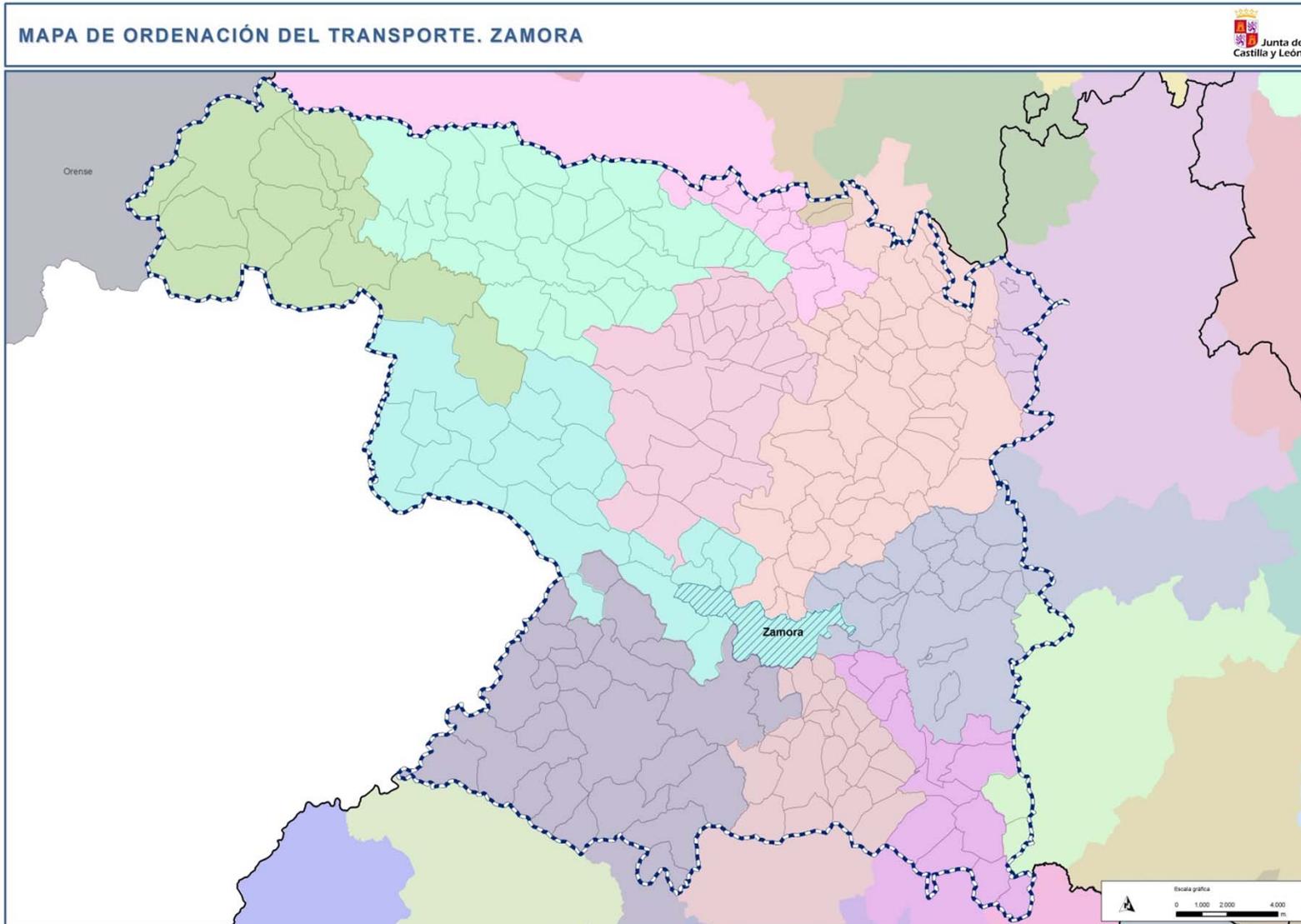
SORIA

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



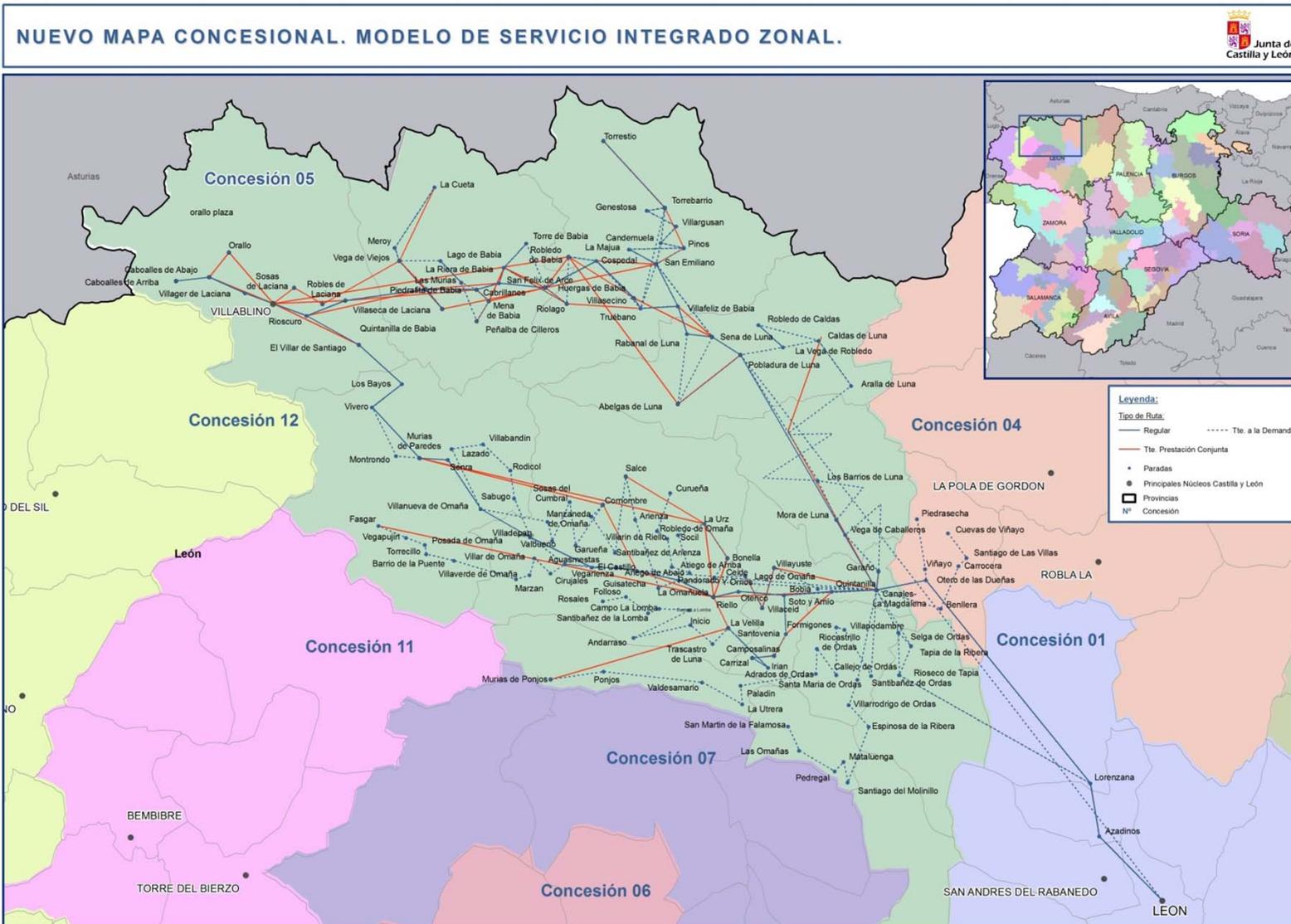
VALLADOLID

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES



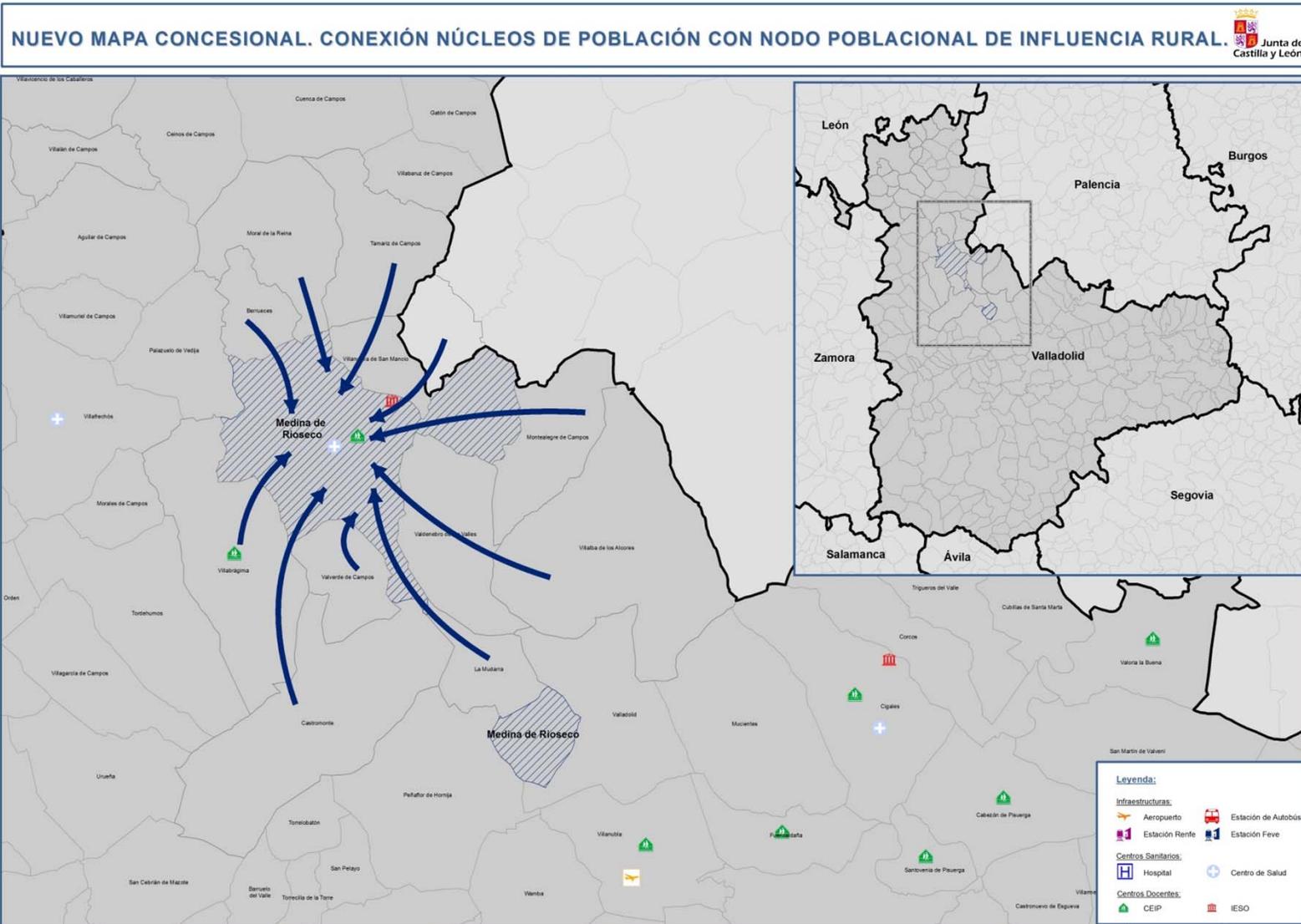
ZAMORA

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. MODELO DE CONCESIÓN



BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

- **ESTRATO 1. CONEXIÓN NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON NODO POBLACIONAL DE INFLUENCIA**

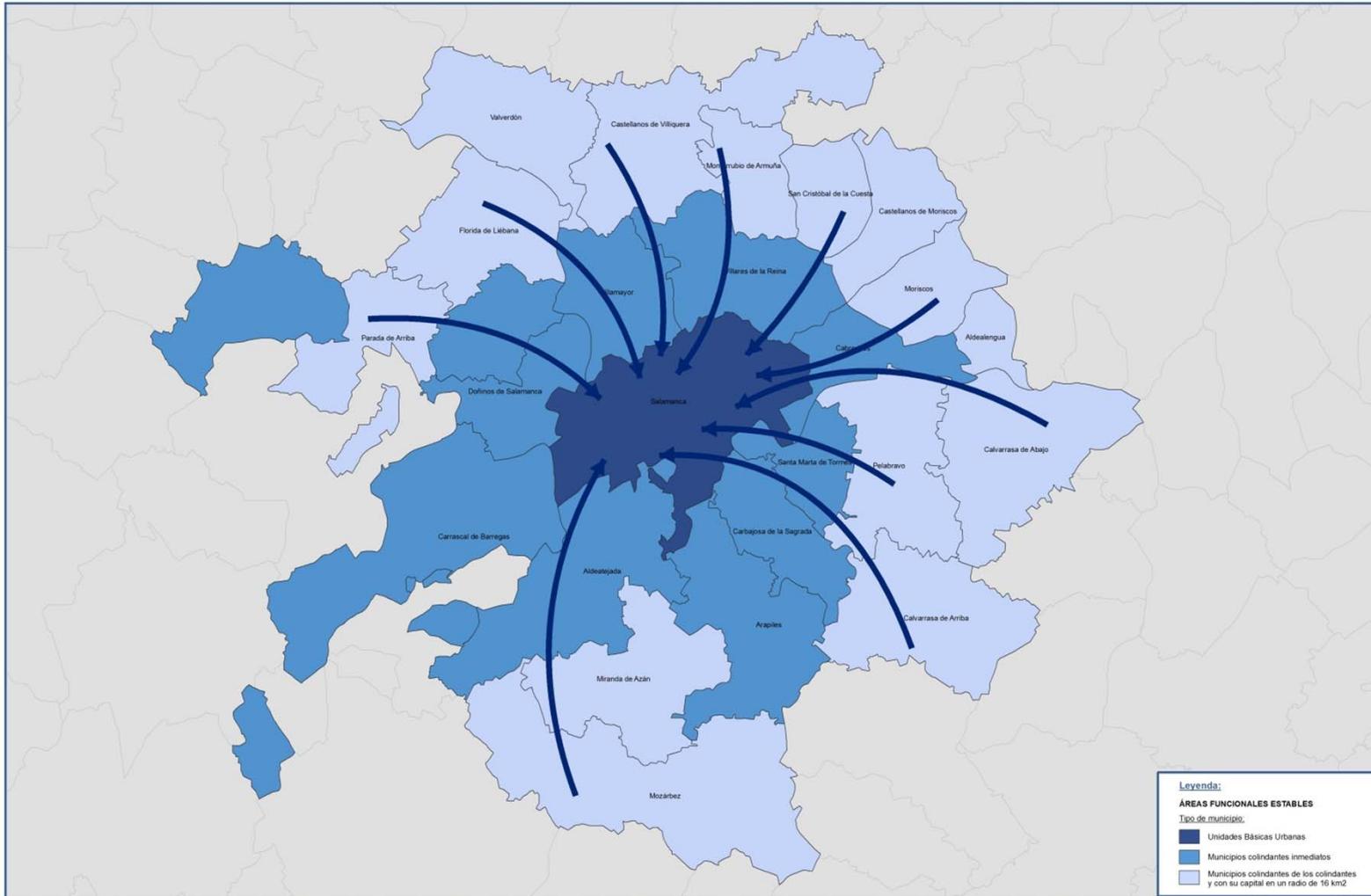


**Conexión
núcleos de
población con
nodo
poblacional de
influencia
RURAL**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

- **ESTRATO 1. CONEXIÓN NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON NODO POBLACIONAL DE INFLUENCIA**

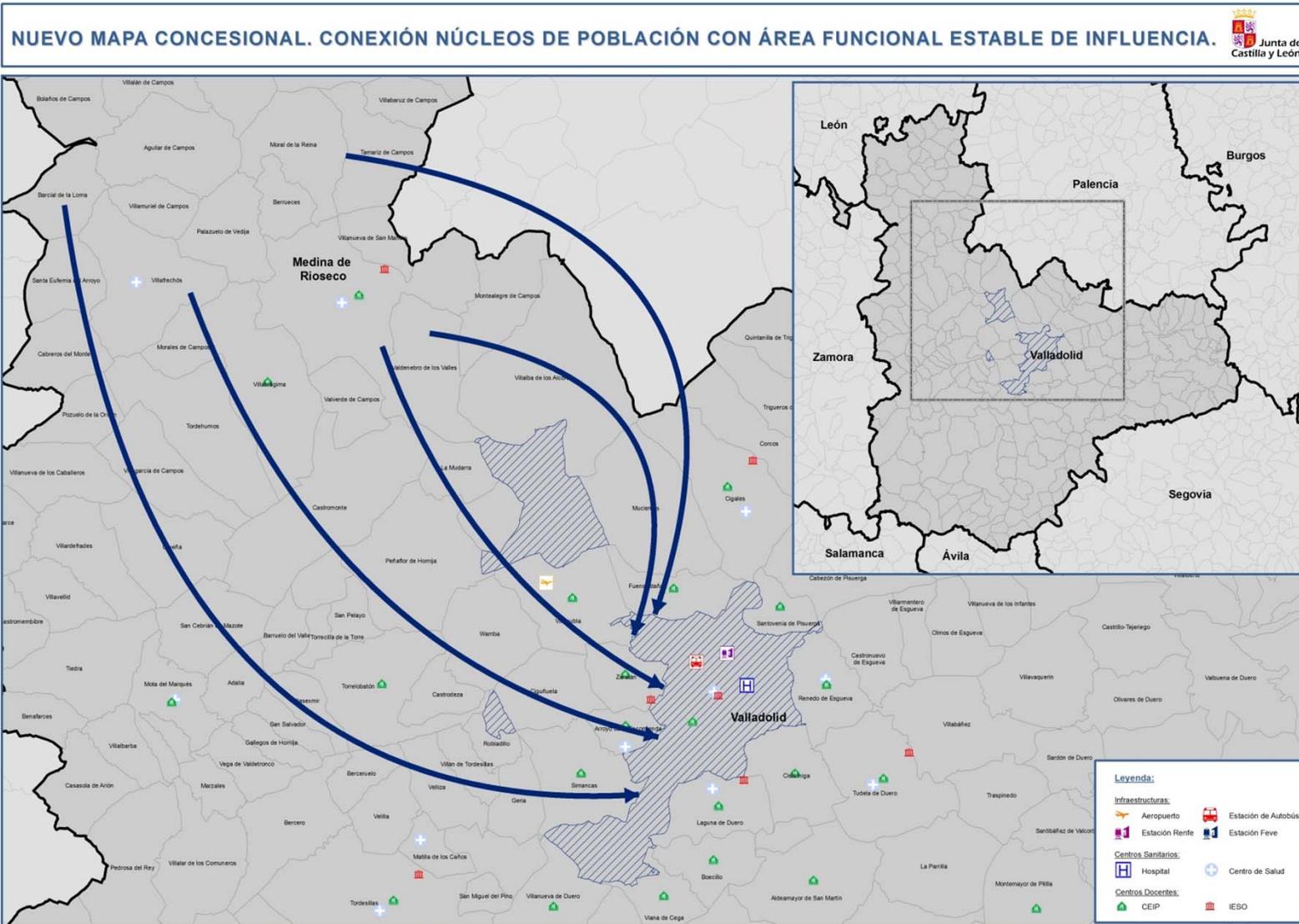
NUEVO MAPA CONCESIONAL. CONEXIÓN NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON NODO POBLACIONAL DE INFLUENCIA.
ÁREA FUNCIONAL ESTABLE DE SALAMANCA.



**Conexión
núcleos de
población con
nodo
poblacional de
influencia ÁREA
FUNCIONAL
ESTABLE**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

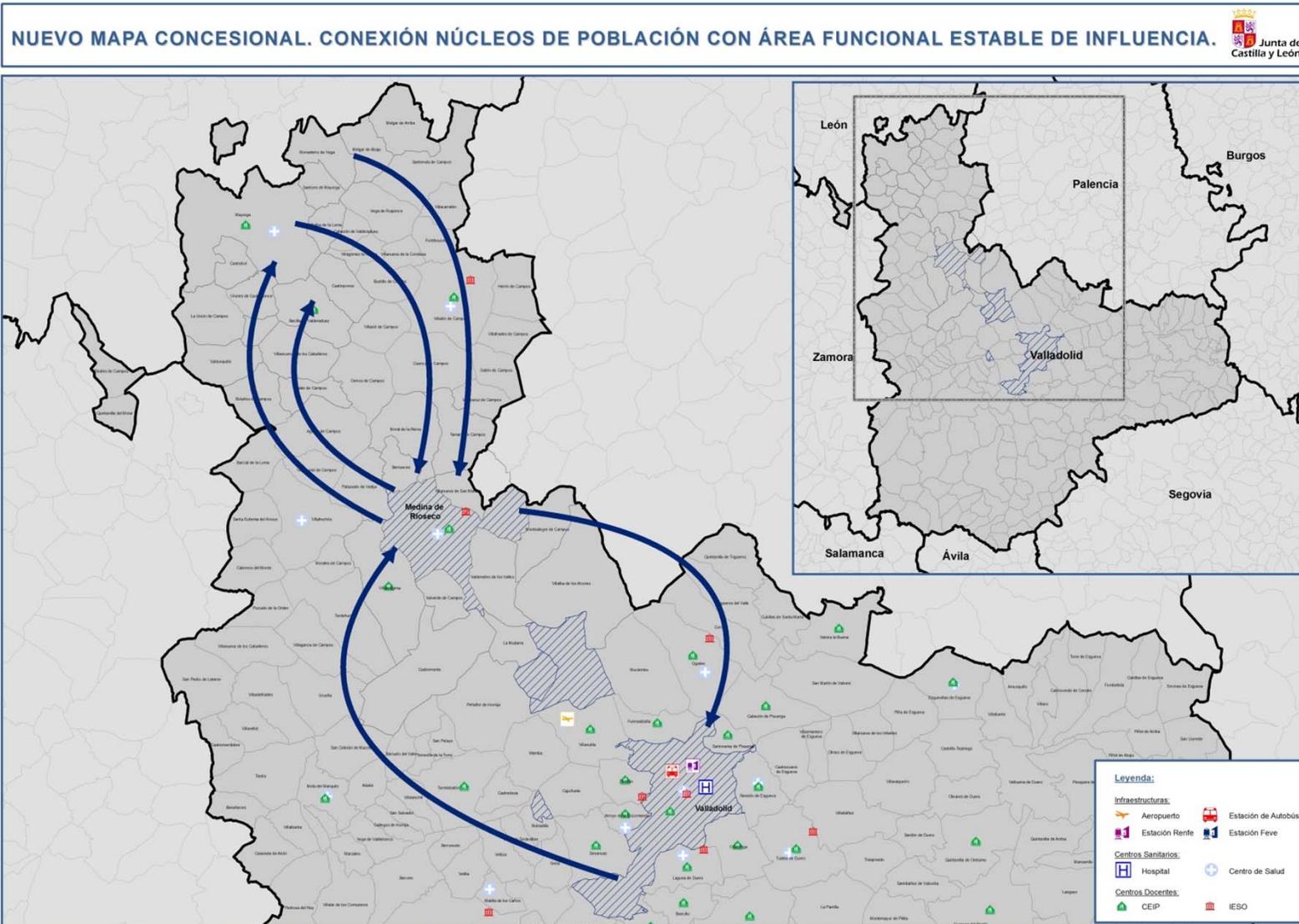
- **ESTRATO 2. CONEXIÓN NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON ÁREA FUNCIONAL ESTABLE DE INFLUENCIA**



**Conexión
núcleos de
población con
Área Funcional
Estable de
influencia CON
PROXIMIDAD
GEOGRÁFICA**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

- **ESTRATO 2. CONEXIÓN NÚCLEOS DE POBLACIÓN CON ÁREA FUNCIONAL ESTABLE DE INFLUENCIA**

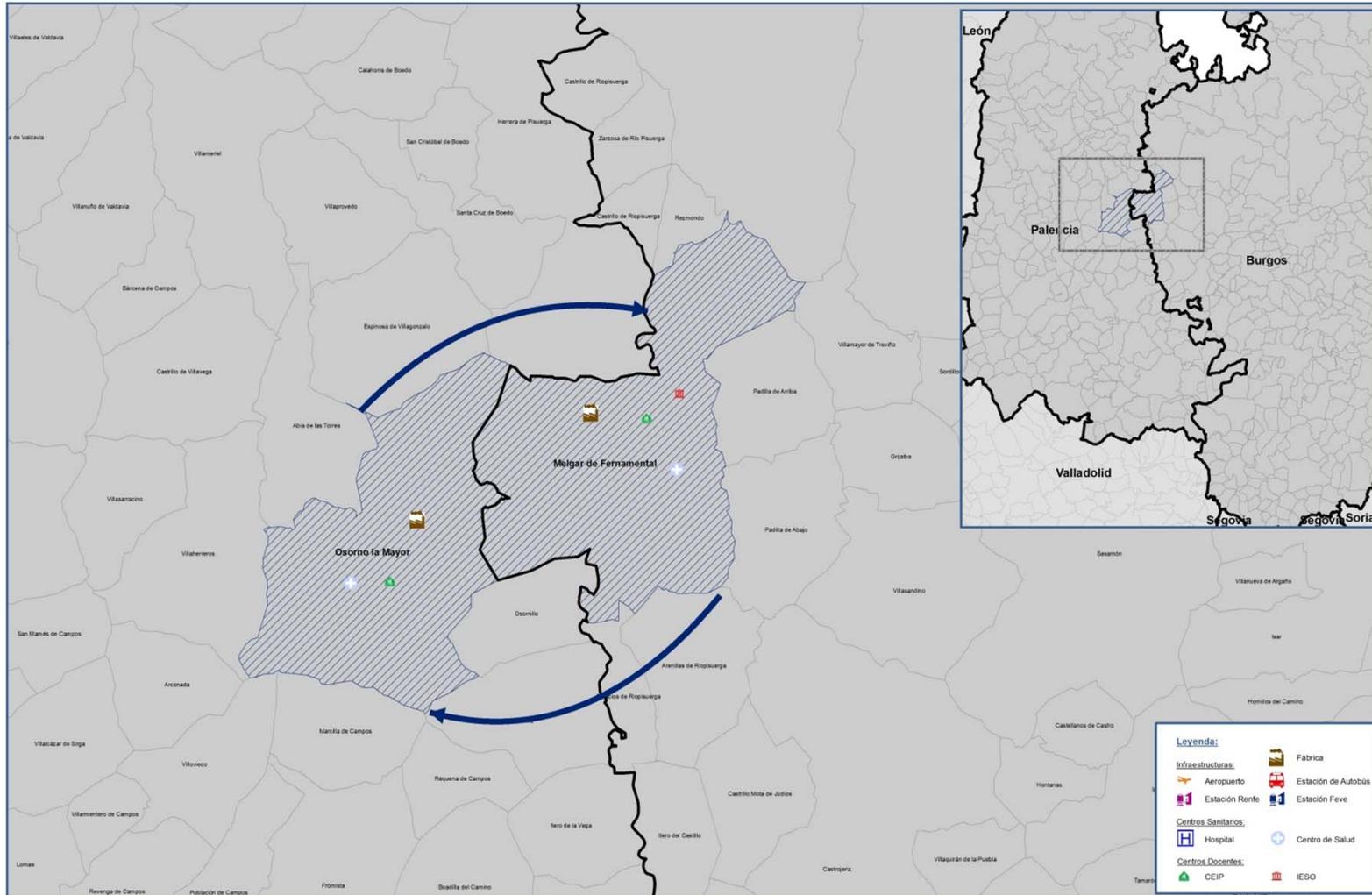


**Conexión
núcleos de
población con
Área Funcional
Estable de
influencia SIN
PROXIMIDAD
GEOGRÁFICA**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

- **ESTRATO 3. CONEXIÓN NODOS POBLACIONALES ENTRE SÍ**

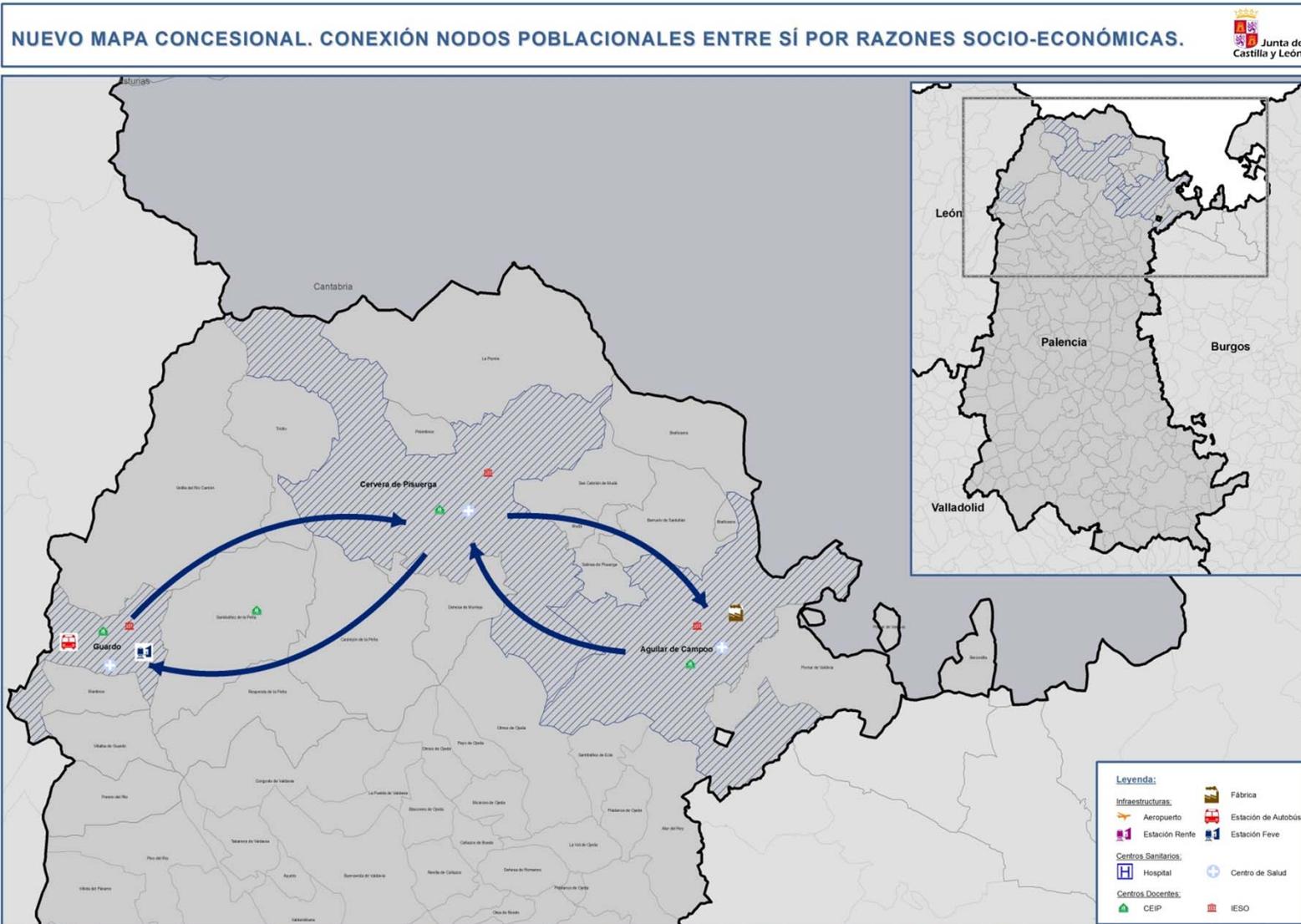
NUEVO MAPA CONCESIONAL. CONEXIÓN NODOS POBLACIONALES ENTRE SÍ POR RAZONES DE PROXIMIDAD GEOGRÁFICA. 



**Conexión nodos
poblacionales
entre sí
RAZONES DE
PROXIMIDAD
GEOGRÁFICA**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

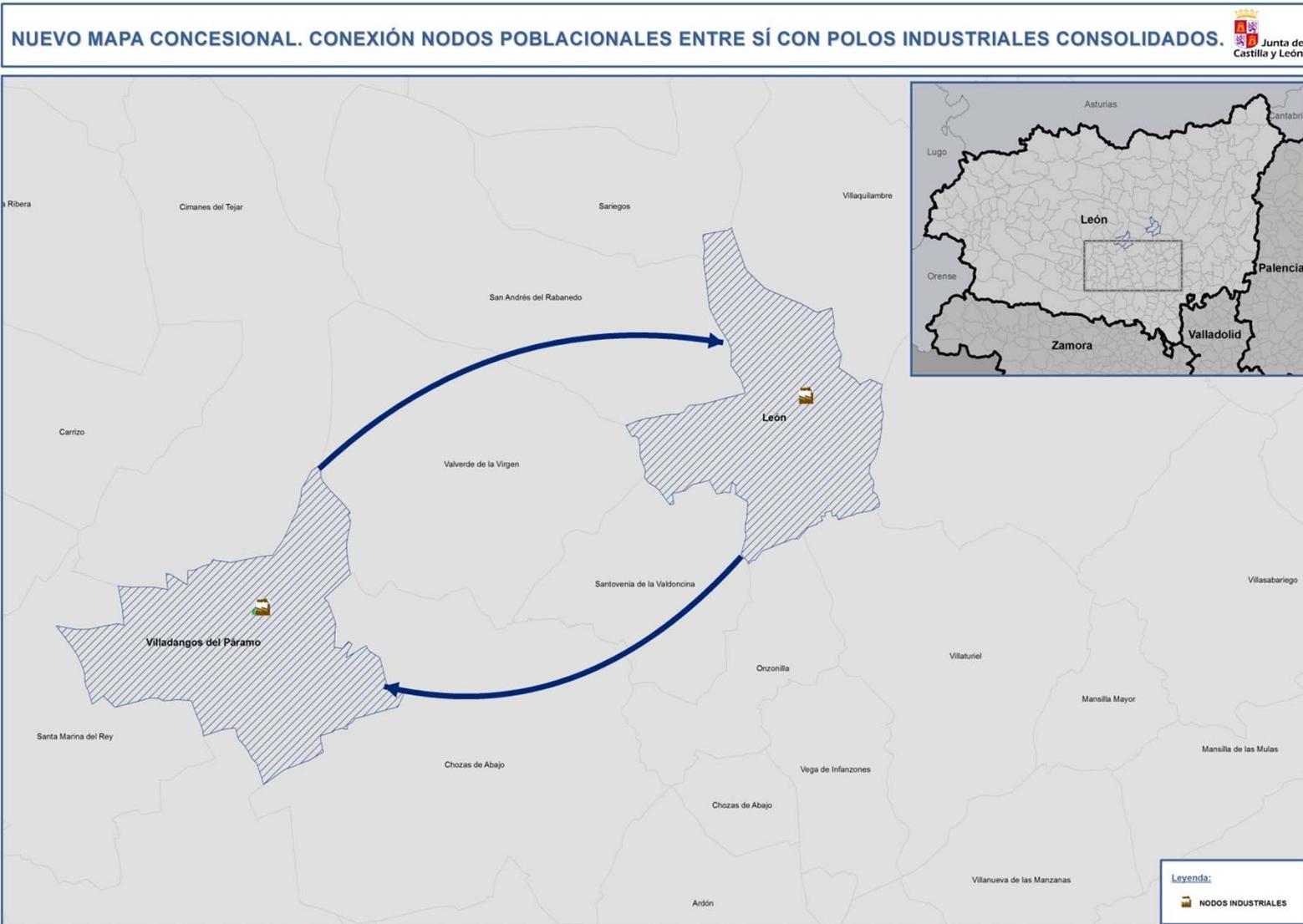
- **ESTRATO 3. CONEXIÓN NODOS POBLACIONALES ENTRE SÍ**



**Conexión nodos
poblacionales
entre sí
RAZONES DE
INFLUENCIA
SOCIO -
ECONÓMICA**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

- **ESTRATO 3. CONEXIÓN NODOS POBLACIONALES ENTRE SÍ**

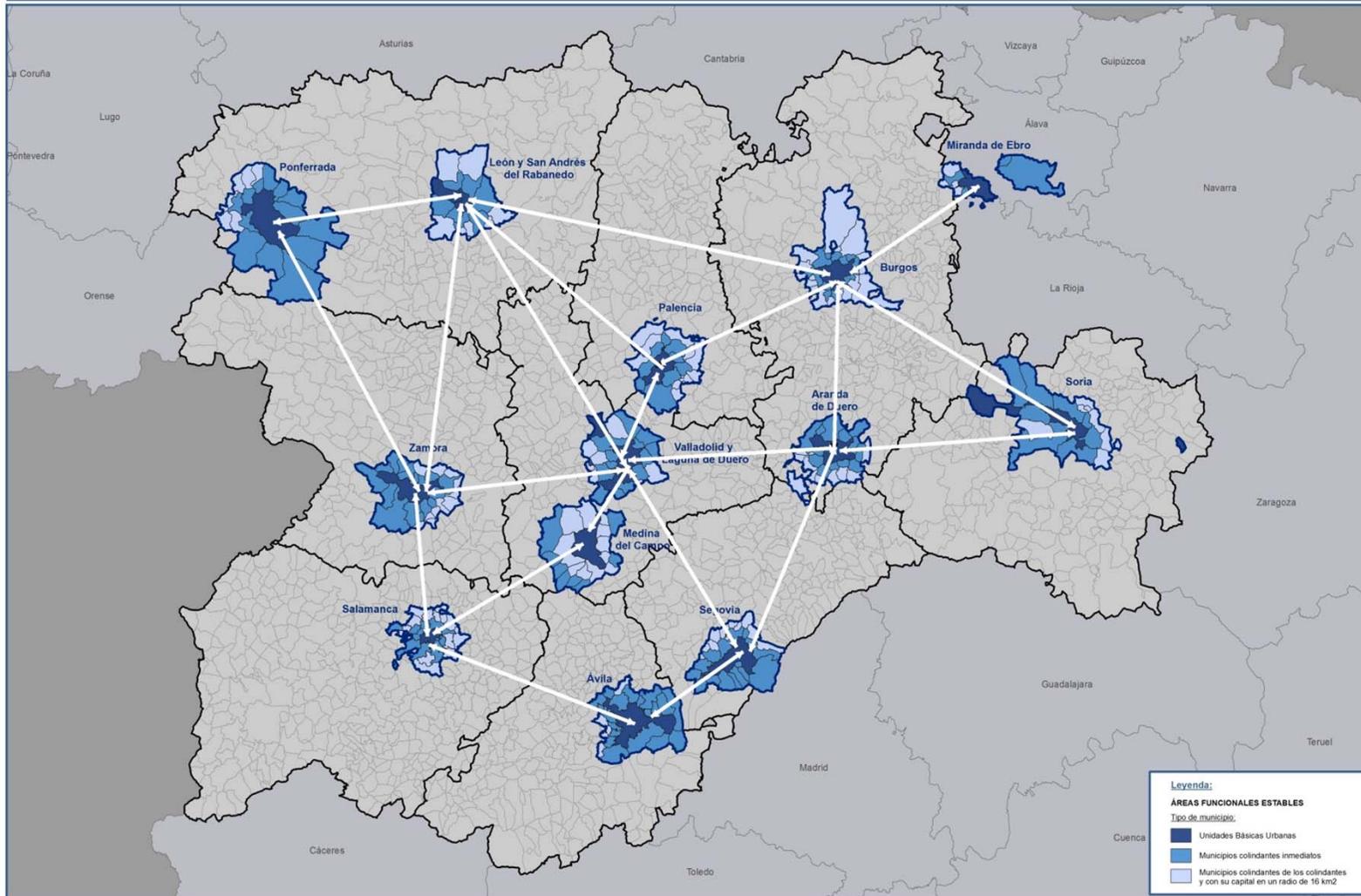


**Conexión nodos
poblacionales
entre sí
CONEXIÓN CON
POLOS
INDUSTRIALES
CONSOLIDADOS**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

- **ESTRATO 4. CONEXIÓN ÁREAS FUNCIONALES ESTABLES ENTRE SÍ**

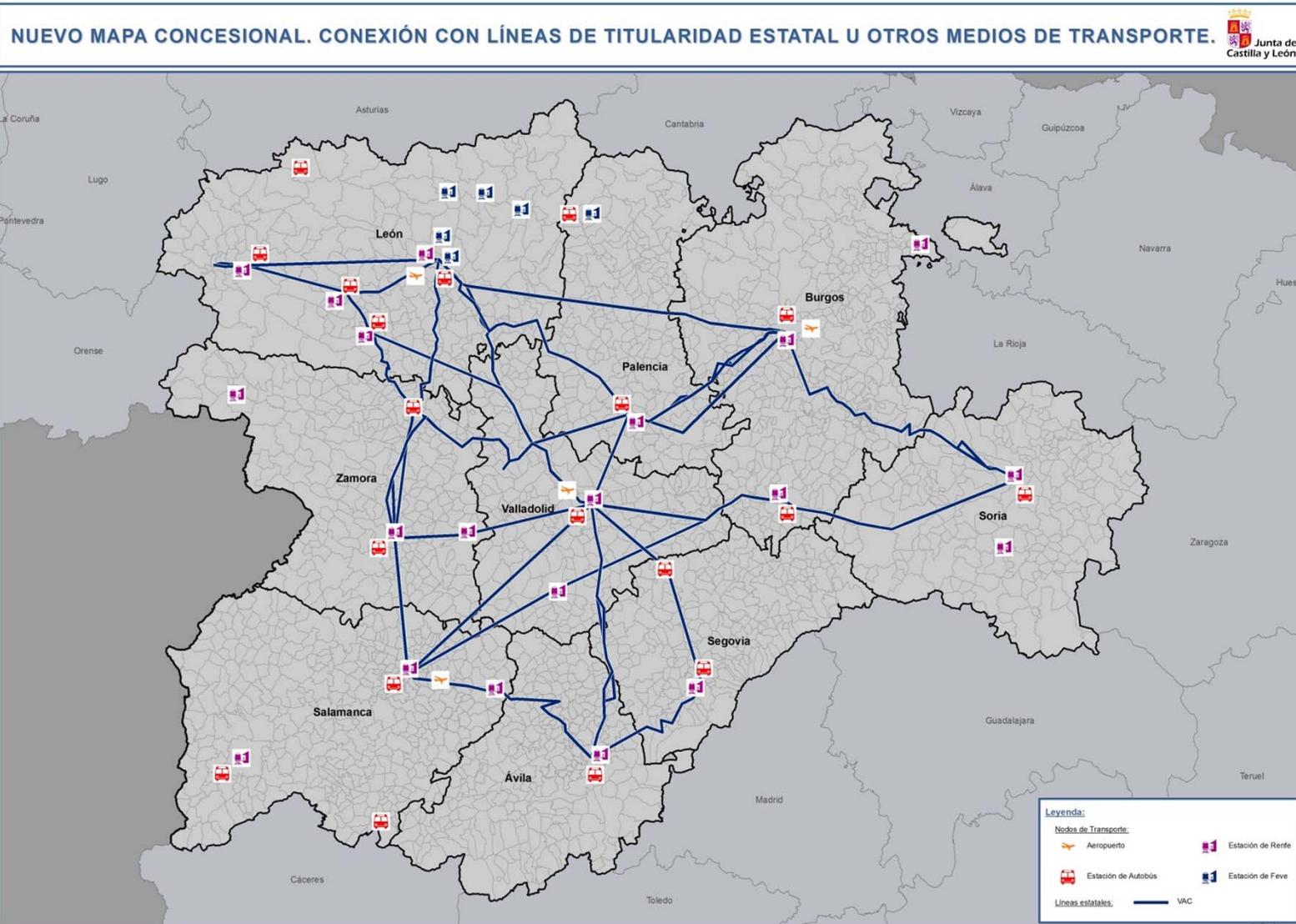
NUEVO MAPA CONCESIONAL. CONEXIÓN ÁREAS FUNCIONALES ESTABLES ENTRE SÍ.



**Conexión Áreas
Funcionales
Estables entre
sí**

BASE PRIMERA: SERVICIOS INTEGRADOS ZONALES. ESTRATIFICACIÓN DE LÍNEAS

- **ESTRATO 5. CONEXIÓN CON LÍNEAS DE TITULARIDAD ESTATAL U OTROS MODOS DE TRANSPORTE**



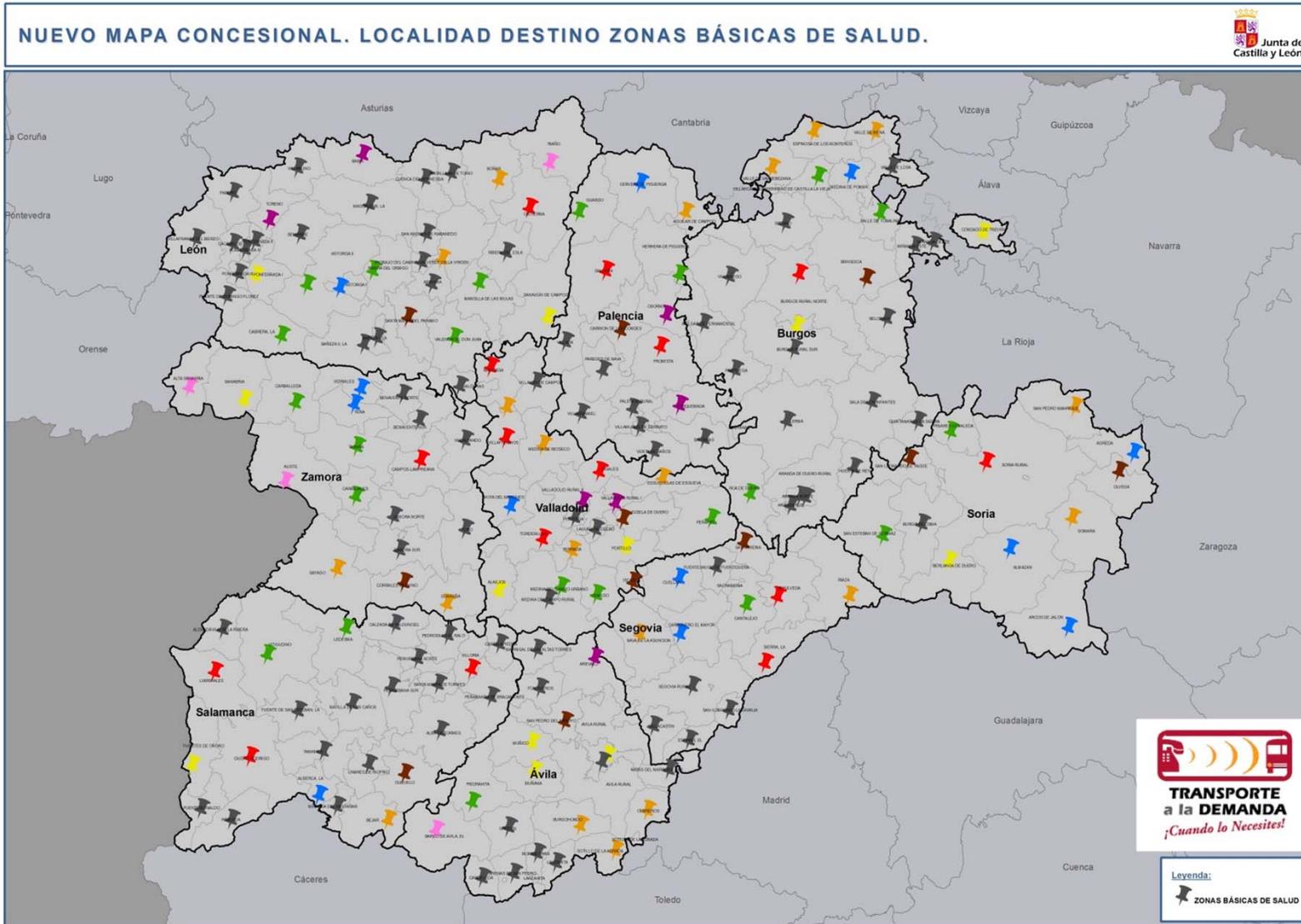
**Conexión con
líneas de
titularidad
estatal u otros
modos de
transporte**

BASE SEGUNDA: TRANSPORTE A LA DEMANDA

- ❖ **Se potenciará** el modo de prestación del **transporte a la demanda** frente al regular general convencional.
 - ❖ El **Transporte a la Demanda adquiere un papel preponderante**. Se incrementa en un 78%, llegando a equivaler al 50% de la oferta del Transporte Regular (De 8,5 M Veh.km a 15,2 M Veh.km). En términos de demanda, serviría más de 1,7 Millones de Viajeros por año.
 - ❖ Las **rutas de Transporte Regular** cuya **demanda sea inferior a 4.500 viajeros/año** pasarán a ser prestadas como rutas de **Transporte a la Demanda**.

	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

BASE SEGUNDA: TRANSPORTE A LA DEMANDA. PROPUESTA NUEVO MAPA

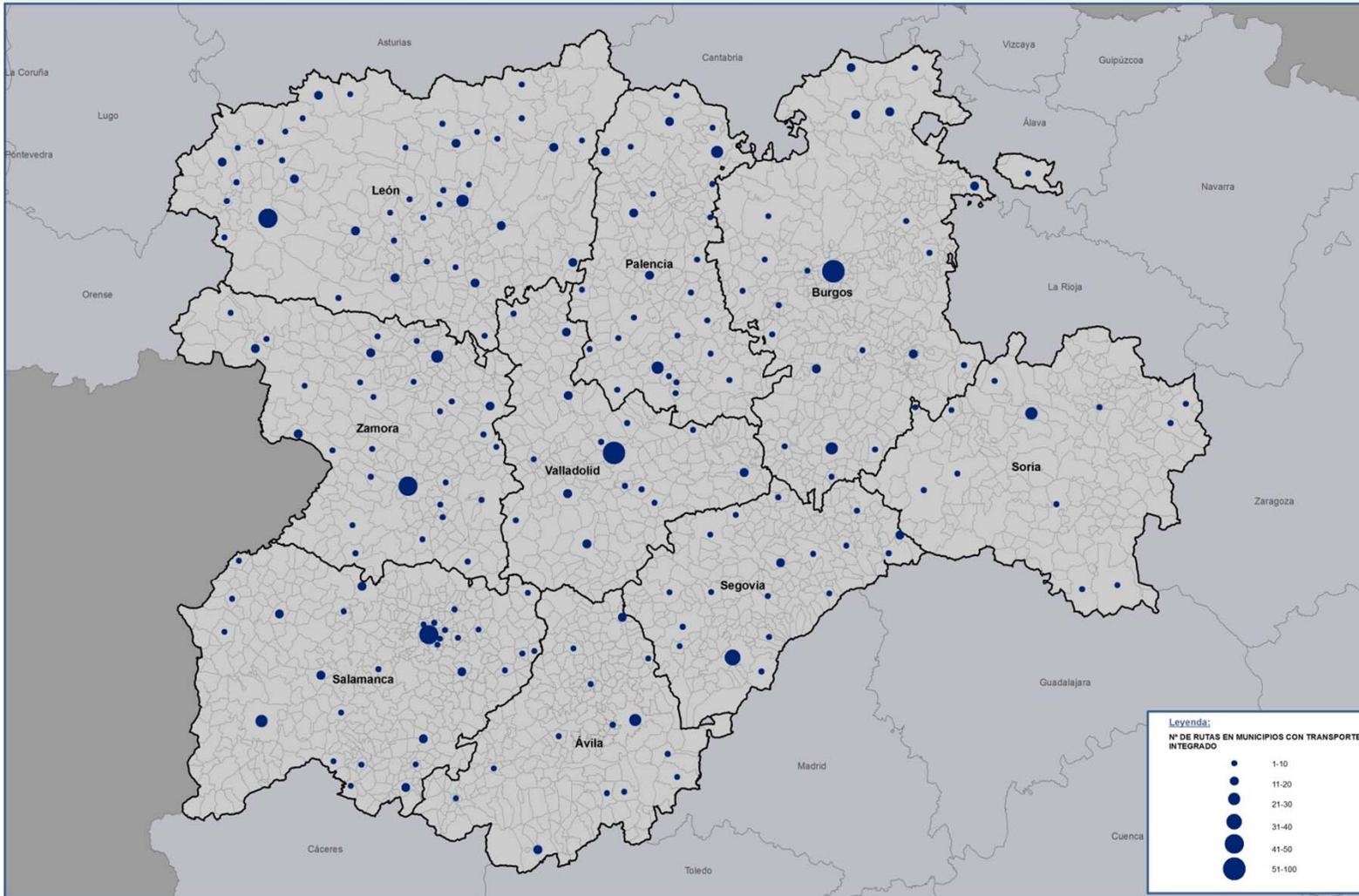


BASE TERCERA: INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE ESCOLAR

- ❖ El **Transporte Escolar** pasará a estar **integrado**, con carácter general, dentro de las nuevas concesiones zonales. Las plazas libres en las rutas escolares, podrán utilizarse por el público en general, constituyendo un incremento de oferta sin coste adicional.
 - ❖ Mantenimiento de los ya elevados requerimientos específicos de seguridad e incremento de los mismo, vía prescripciones técnicas incorporadas a las futuras licitaciones.
 - ❖ Los escolares que tengan reconocido el derecho a un transporte gratuito tendrán absoluta preferencia en la reserva de plazas.
 - ❖ Asignación anual de plazas por la Consejería competente en materia de educación y gestión de las mismas por la Consejería competente en materia de transportes, a través de la Autoridad Única de Transporte creada al efecto.
- ❖ **Definición dinámica de las rutas Escolares**, tanto en recorrido como en condiciones de servicio (en función de la residencia 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 a 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.

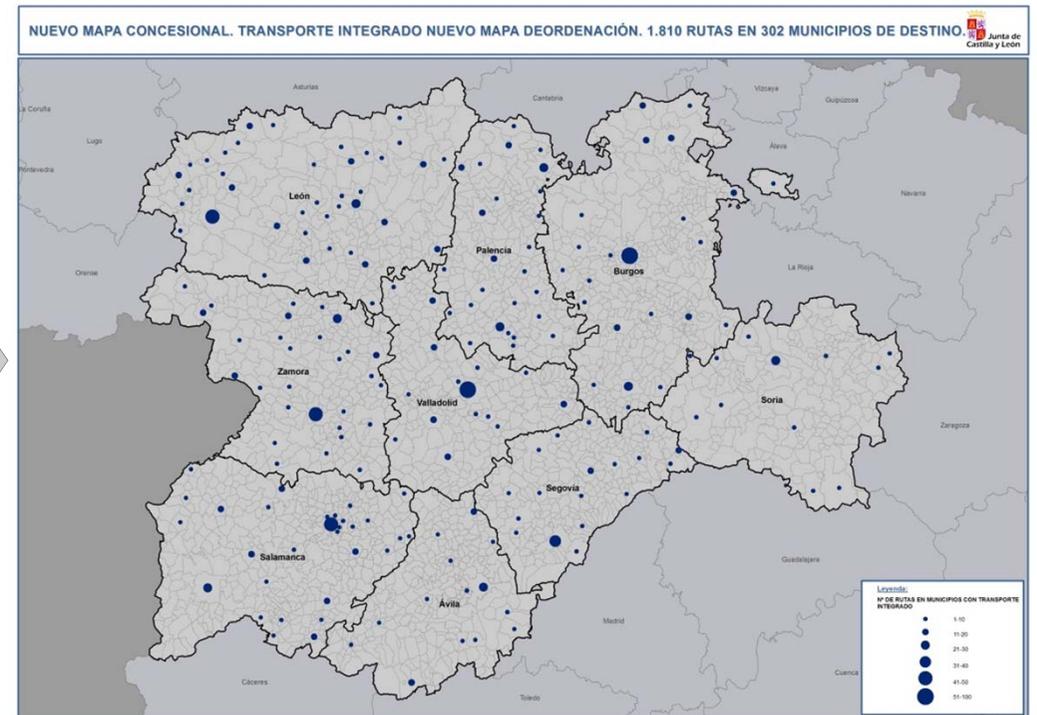
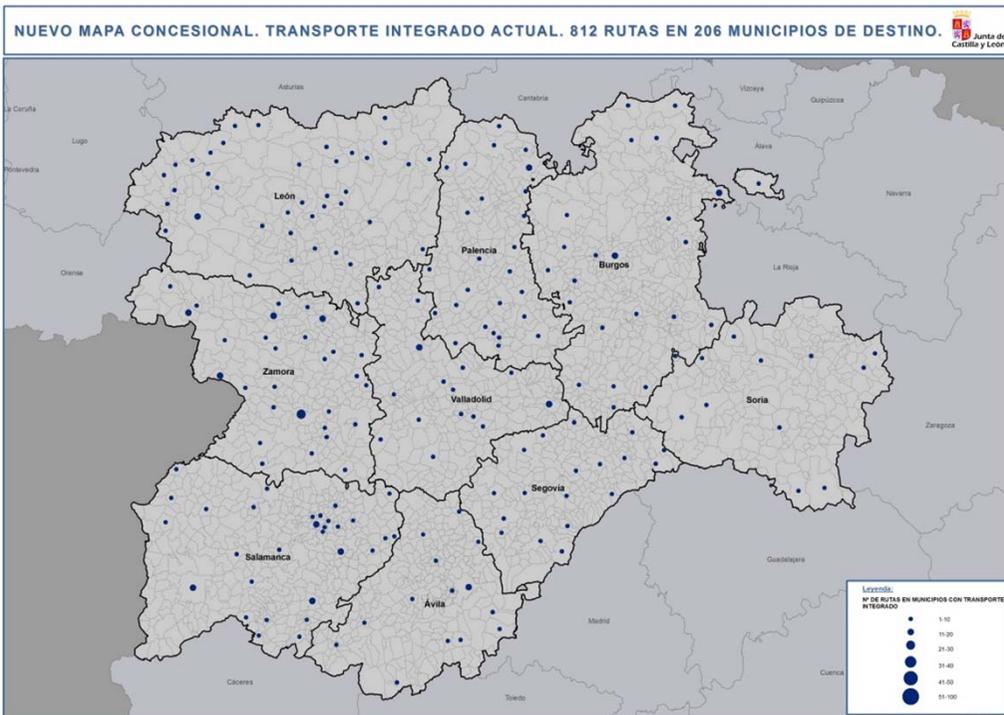
BASE TERCERA: INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE ESCOLAR

NUEVO MAPA CONCESIONAL. TRANSPORTE INTEGRADO NUEVO MAPA DE ORDENACIÓN. 1.810 RUTAS EN 302 MUNICIPIOS DE DESTINO.



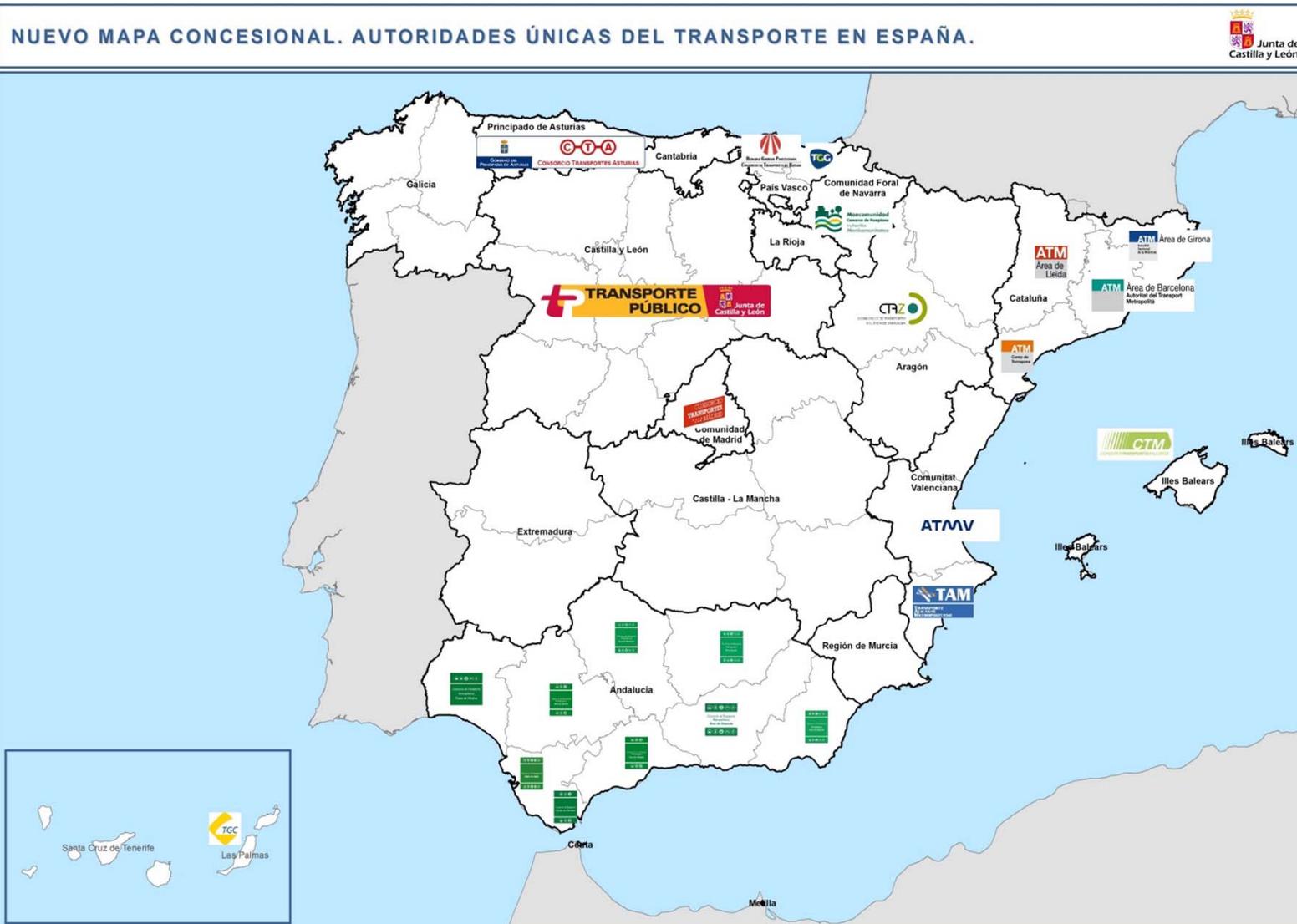
LA PRÁCTICA TOTALIDAD DE RUTAS ESCOLARES ESTARÍAN INTEGRADAS EN EL SISTEMA

BASE TERCERA: INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE ESCOLAR



BASE CUARTA: AUTORIDAD ÚNICA DEL TRANSPORTE

- ❖ Gestión del transporte regular a través de una **Autoridad Única del Transporte** y la creación de entes **supralocales de coordinación**.



**Ley 9/2018, de 20
de diciembre**

Artículo 52
Instrumentos de
planificación,
ordenación y
coordinación del
transporte

b) Los consorcios de transporte u otras entidades locales asociativas que estén dotadas de competencias como autoridad de transporte público.

BASE QUINTA: CONTRATACIÓN PÚBLICA ESTRATÉGICA Y DIÁLOGO SOCIAL

- ❖ **Análisis** exhaustivo de las posibilidades de **contratación actuales**.
 - ❖ Reglas para el establecimiento de **prescripciones técnicas**.
 - ❖ **Criterios cualitativos** de **evaluación de ofertas**.
 - ❖ **Clausulas sociales y medioambientales** en la adjudicación y ejecución de contratos.
 - ❖ Criterios y reglas de adjudicación.
- ❖ **Subrogación laboral pactada** con los agentes sociales.



BASE SEXTA: OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO

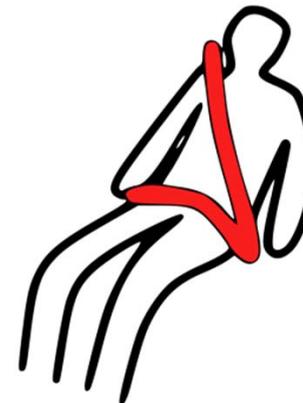
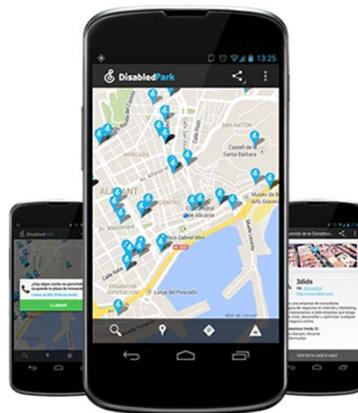
- ❖ Las nuevas concesiones tendrán la consideración de **Obligaciones de Servicio Público** según determina la legislación comunitaria.
- ❖ La Administración **financiará** aquellos **servicios** que sean **deficitarios**.
- ❖ Se garantizará la **sostenibilidad económico – financiera** del sistema público de transporte.
- ❖ Se obtendrán mayores **sinergias y economías de escala**.

BASE SÉPTIMA: INTRODUCCIÓN EN LOS PLIEGOS DE CONDICIONES DE LOS CONTRATOS ELEMENTOS OBJETIVOS DE VALORACIÓN QUE PRIMEN LA CALIDAD DEL SERVICIO, LA MODERNIZACIÓN Y SEGURIDAD DE LA FLOTA Y EL USO DE TECNOLOGÍAS TIC'S.

Incorporación de elementos objetivos de valoración que primen la calidad del servicio e incorporen mejoras cuantitativas y cualitativas para los usuarios de los servicios de transportes; a título de ejemplo:



- Adaptación de vehículos a personas con movilidad reducida
- Elementos tecnológicos relativos al posicionamiento de vehículos en tiempo real
- Ticketing sin contacto o vía móvil
- Sistemas de Ayuda a la Explotación
- Sistemas de Ayuda a la conducción que evitan accidentes
- Sistemas post – accidentes
- Cámaras de seguridad



6. HITOS TEMPORALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE

- CUMPLIMENTADO**
- a. Cumplimiento de los **requisitos de publicidad establecidos** en el Reglamento CE 1370/2007.
 - b. **Aprobación de la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte Público de Viajeros por Carretera** (entrada en vigor el 3 de julio de 2019)
 - c. Presentación de **Propuesta para la elaboración del Mapa de Ordenación del Transporte Público de viajeros por carretera en Castilla y León.**
 - d. Aprobación del **Mapa de Ordenación del Transporte** por Decreto de la Junta de Castilla y León
 - e. Aprobación de **los Proyectos de Explotación de cada uno de los contratos de concesión de servicios.**
 - f. **Convocatoria** de las **licitaciones públicas** para la adjudicación de los nuevos contratos de concesión de servicios.
 - g. **Adjudicación** de los contratos concesionales y **puesta en servicio operativo** del nuevo sistema de transportes

CUMPLIMENTADO



7. TRAMITACIÓN PROCEDIMENTAL

7.1. DEL MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE

CONSULTA PREVIA

• PLATAFORMA GOBIERNO ABIERTO

**REMISIÓN PLATAFORMA GUM
(GARANTÍA UNIDAD DE MERCADO)**

• INCIDENCIA UNIDAD DE MERCADO

**EXTERNALIZACIÓN DEL PROYECTO DE
MAPA DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE**

• PARTICIPACIÓN CIUDADANA PLATAFORMA GOBIERNO ABIERTO
• AUDIENCIA A CIUDADANOS, ORGANIZACIONES DEL SECTOR Y ENTIDADES LOCALES
• FEDERACIÓN REGIONAL DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

**INFORME CONSEJO DE TRANSPORTES DE
CASTILLA Y LEÓN**

• LEY 9/2018, DE 20 DE DICIEMBRE

INFORME CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL

• POR LA NATURALEZA DE LA MATERIA

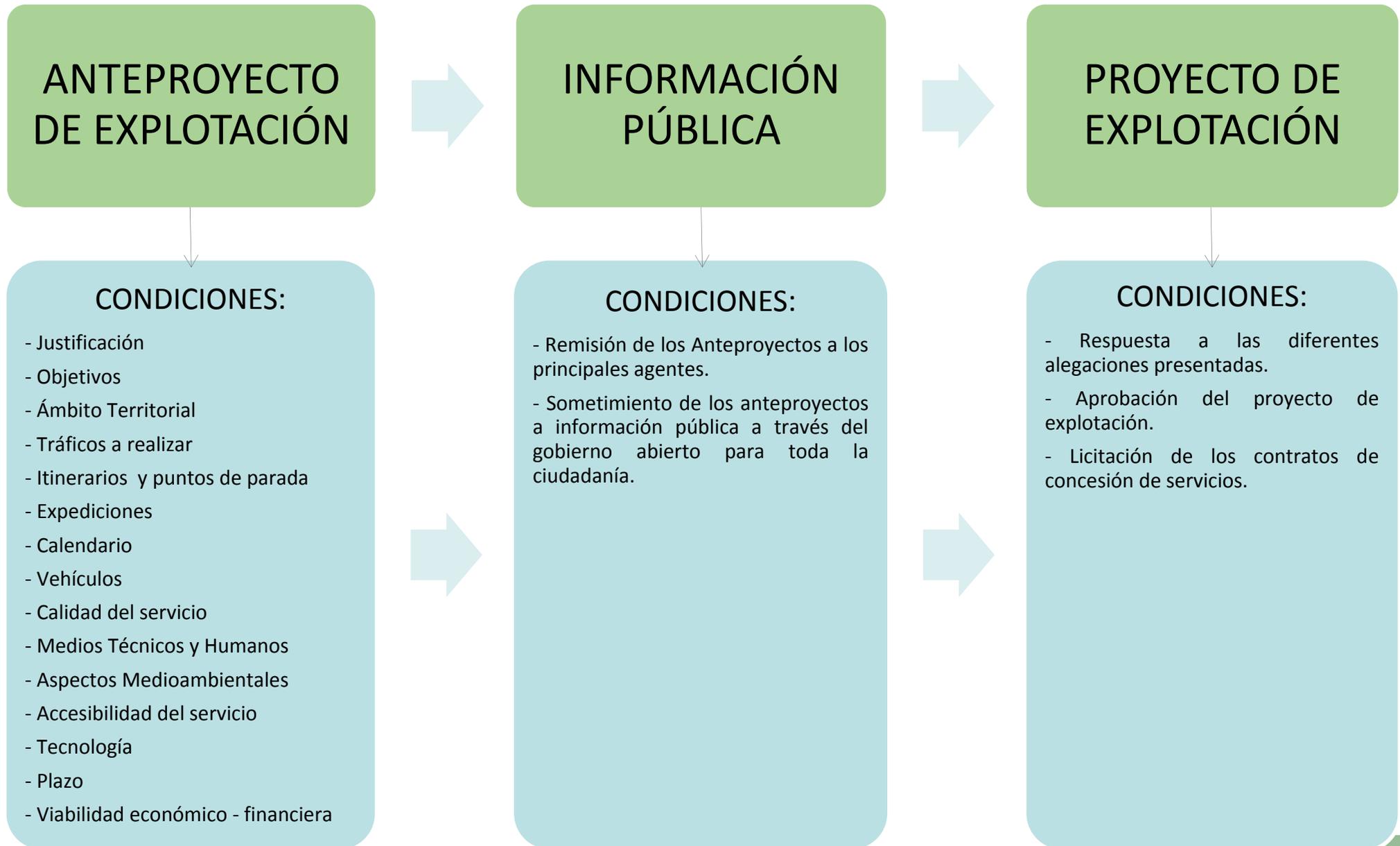
**INFORME CONSEJO CONSULTIVO DE
CASTILLA Y LEÓN**

• PRECEPTIVO Y VINCULANTE ASPECTOS SUTANTIVOS

APROBACIÓN CONSEJO DE GOBIERNO

• PUBLICACIÓN EN EL BOLETÍN OFICIAL DE CASTILLA Y LEÓN Y ENTRADA EN VIGOR

7.2. DE LOS PROYECTOS DE EXPLOTACIONES



7.3. DE LA LICITACIÓN DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE SERVICIOS



