

ANEXO II

**DETERMINACIONES DE
PLANIFICACIÓN**

DETERMINACIONES DE PLANIFICACIÓN

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN.....	157
2.- VINCULACIÓN A LOS PRINCIPIOS ESTABLECIDOS EN LA LEGISLACIÓN GENERAL Y SECTORIAL DE APLICACIÓN	161
3.- EJES ESTRÁTEGICOS PARA EL DESARROLLO DEL MAPA DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTES Y OBJETIVOS VINCULADOS A SU CONSECUCCIÓN	166

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.

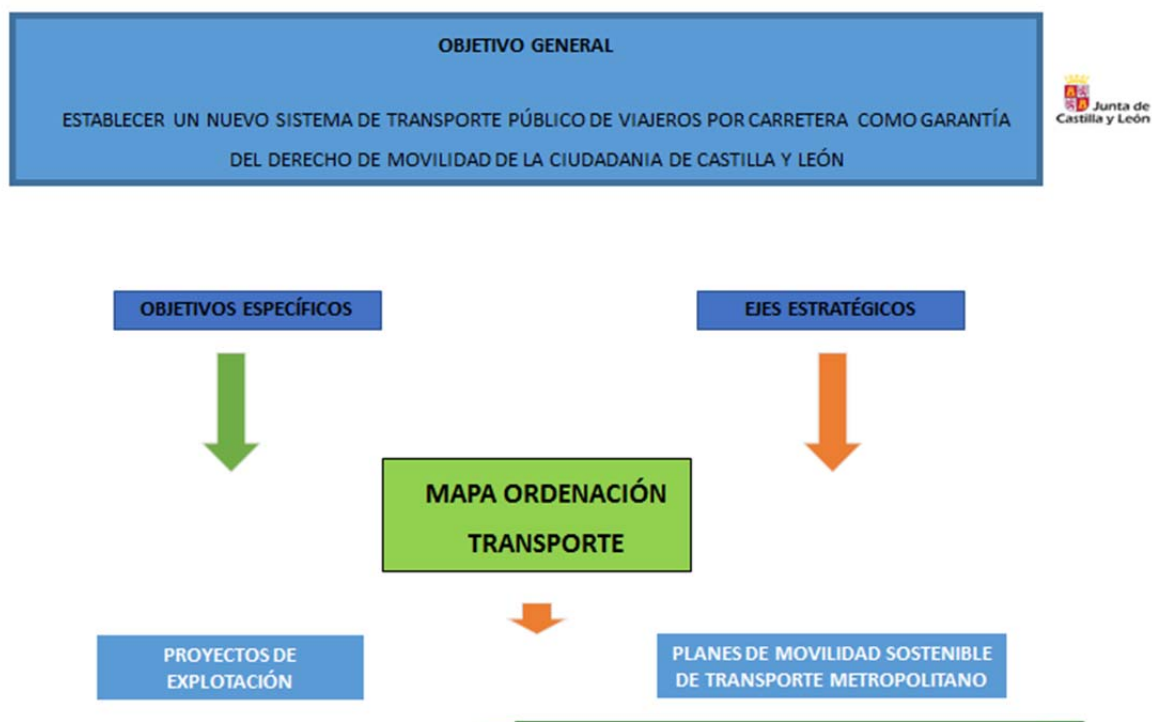
De esta manera se favorece el mantenimiento de la población en las zonas rurales al posibilitar a los ciudadanos acceder a la prestación de servicios sanitarios, sociales y culturales que no existen en sus localidades de residencia, haciendo de Castilla y León una Comunidad Autónoma cada vez más equilibrada,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

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 los 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.