

Decreto 41/2006, de 28 de abril, de aprobación del Plan Director Sectorial del Transporte de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears

BOIB66, 06/05/2006

I

El Estatuto de Autonomía de las Illes Balears, aprobado por Ley Orgánica 2/1983, de 25 de febrero, en la redacción derivada de la reforma operada mediante la Ley Orgánica 3/1999, de 8 de enero, dispone en su artículo 10 apartados tercero, quinto, sexto y séptimo que es competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma «3. La ordenación del territorio, incluido el litoral, urbanismo y vivienda»; «5. Ferrocarriles, carreteras y caminos. El transporte realizado por estos medios, por cable y por tubería. Puertos, aeropuertos y helipuertos deportivos»; «6. Transporte marítimo, exclusivamente entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma, sin conexión con otro puertos o puntos de otros ámbitos territoriales»; y «7. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes».

El Govern de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears es, pues, competente para elaborar y aprobar el Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears (PDSTIB). Al respecto, el artículo 39 apartado 10 del Estatuto de Autonomía prevé la posibilidad de que los Consejos Insulares puedan asumir la función ejecutiva y de gestión en materia de transporte de viajeros y de mercancías en el seno del propio territorio insular. Dichas competencias ejecutivas fueron asumidas por los Consejos Insulares de Menorca e Eivissa y Formentera mediante la Ley 13/1998, de 23 de diciembre, de atribución de competencias a los Consejos Insulares en materia de transportes.

Asimismo, a partir de la entrada en vigor de la Ley 2/2001, de 7 de marzo, se transfirieron a los Consejos Insulares competencias en materia reglamentaria y de gestión de la ordenación del territorio. En la mencionada ley no se incluye la competencia para la elaboración y aprobación del Plan Director Sectorial del Transporte, quedando atribuida la misma a la Administración de la Comunidad Autónoma de acuerdo con el artículo 11.3 de la Ley 14/2000 de Ordenación Territorial.

II

La Ley 6/1999, de 3 de abril, de Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y Medidas Tributarias (DOT) establece en su artículo 56.1 que los planes directores sectoriales serán redactados y aprobados mediante decreto del Gobierno de las Illes Balears, y determina en el capítulo II, del Título II, diversas medidas a tomar en relación con las carreteras, los servicios de transporte, instalaciones complementarias e infraestructuras aeroportuarias y portuarias, las cuales se recogen en el Plan objeto de aprobación mediante el presente Decreto dentro del marco de la competencia de la Comunidad Autónoma en materia de ordenación del territorio y sin perjuicio de las competencias sectoriales concurrentes de otras administraciones públicas.

En este punto resulta necesario hacer una mención especial sobre la ordenación de las

infraestructuras portuarias. Si bien las mismas fueron contempladas inicialmente en los artículos 65 y 66 de las Directrices de Ordenación Territorial, dichos artículos han sido modificados y derogados respectivamente mediante la Ley 10/2005, de 21 de junio, de Puertos de las Illes Balears.

El objeto de la Ley de Puertos, tal como indica en su artículo primero, consiste en la ordenación de los puertos y de las instalaciones portuarias y marítimas que son competencia de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, mediante los Planes Directores de Puertos. En concreto, dispone en su artículo 8 que corresponde a los Planes Directores de Puertos, entre otras determinaciones, las previsiones de desarrollo del puerto y la conexión con las redes de transporte terrestre y de servicios, señalando por último en la Disposición Adicional Segunda que modifica la redacción del citado artículo 65 de la LDOT que corresponde al Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears concretar las medidas destinadas específicamente a proporcionar la suficiencia de recursos e instalaciones que permitan la comunicación entre todas las islas, especialmente entre Eivissa y Formentera.

La Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial (LOT) establece como objetivos de la ordenación del territorio, la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, el disponer de una estructura espacial adecuada que permita conseguir un desarrollo socioeconómico compatible con la utilización racional de los recursos naturales, así como garantizar la protección y mejora del medio ambiente y prevé, como instrumentos de la ordenación, las Directrices de Ordenación Territorial, los Planes Territoriales Insulares y los Planes Directores Sectoriales, ordenando en cuanto a estos últimos en su art. 12 que se ajusten a las determinaciones de las Directrices de Ordenación Territorial. A mayor abundamiento las DOT establecen que los planes directores sectoriales deben de redactarse de acuerdo con los criterios previstos en las mismas.

Asimismo, la LOT dispone que los planes directores sectoriales han de articularse con los planes territoriales insulares y con el planeamiento municipal existente, con determinación expresa de las vinculaciones que se creen. En la misma línea las Directrices de Ordenación Territorial establecen como principios generales de la gestión territorial, los principios de coordinación de programación y de colaboración entre las administraciones públicas competentes, motivo por el cual se establecen en este decreto las normas adecuadas para garantizar la relación entre tales instrumentos de ordenación.

III

La Comunidad Autónoma de las Illes Balears constituye un espacio geográfico muy complejo desde el punto de vista de la organización del transporte. Se trata de un territorio configurado por cuatro islas con una elevada densidad de población y una intensa actividad turística. Esta estructura territorial y económica genera una gran variedad de demandas de transporte con características muy específicas y además con una fuerte estacionalidad.

El Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears coincide sustancialmente con la posición de la Unión Europea, expresada en el nuevo Libro Blanco del Transporte, que fue publicado el mes de septiembre de 2001 con el título «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», en el diagnóstico de que los principales problemas del transporte son la consecuencia del desequilibrio modal, así como en el objetivo de revitalizar los modos de transporte alternativo al automóvil y al avión. En líneas generales, las estrategias de

actuación de ambos documentos son también similares: facilitar la desconexión del progreso social y económico respecto a la movilidad en los modos más agresivos y canalizar la movilidad, en la mayor proporción posible, hacia los modos de transporte colectivo.

Así, desde el punto de vista de la colectividad y del desarrollo sostenible, se han de tener muy presentes las ventajas generales del transporte colectivo sobre el transporte privado: menor ocupación unitaria del suelo público por viajero transportado, consumo energético unitario más bajo, menor contaminación atmosférica, mayor seguridad, etc.

IV

Siendo el objeto del Plan Director Sectorial, la ordenación coordinada de las diferentes infraestructuras del transporte a fin de garantizar la movilidad de todos los ciudadanos, el mismo se compone a su vez de diversos planes sectoriales que se exponen a lo largo del presente decreto y que pretenden, fundamentalmente, analizar y dar respuesta a las necesidades de movilidad de la población de las Illes Balears por lo que se refiere al transporte regular de viajeros por carretera, al transporte ferroviario e interinsular, la intermodalidad, la accesibilidad al transporte colectivo así como los instrumentos de gestión del plan.

Asimismo, el Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears que ahora se aprueba postula la necesidad de crear un nuevo marco legal que aborde la gestión de las nuevas políticas de transporte, creando órganos con autoridad suficiente, representatividad y capacidad técnica para ejercer en el sector de los transportes públicos de viajeros las funciones de coordinación y control, la planificación de infraestructuras y servicios, y la fijación de un marco tarifario común. En definitiva, se trata de crear la génesis de las entidades que en cada isla articulen la cooperación y participación de las instituciones en la ordenación conjunta de los servicios: los consorcios insulares del transporte.

La Ley 6/1999, de 3 de abril, en su artículo 85 establece que todos los instrumentos previstos en las mismas, incluidos los Planes Directores, contendrán un estudio en concordancia con la normativa específica sobre evaluación de impacto ambiental, motivo por el cual este PDSTIB, contiene un volumen dedicado única y exclusivamente a la evaluación ambiental estratégica del mismo. En cualquier caso los objetivos primordiales del PDSTIB contribuyen de forma directa o indirecta a la preservación del medio ambiente. Así, el objetivo general de conseguir que el 25% de los viajes mecanizados se hagan mediante el transporte colectivo, frente al 12% actual, tendrá un efecto ambiental positivo en cuanto al consumo energético y a la emisión de gases de efecto invernadero, que contribuirá al cumplimiento de los compromisos adquiridos por el estado español en el protocolo de Kyoto; en el mismo sentido la potenciación del transporte ferroviario y marítimo así como la modernización del parque móvil de transporte público reducirán el consumo energético.

V

Así pues, la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes ha elaborado el Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears siguiendo los criterios que fija la Ley 6/1999, de 3 de abril, de Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears, y adecuándose en cuanto a su tramitación al procedimiento establecido en la Ley 14/2000, de 21

de diciembre, de Ordenación del Territorio, modificada por la Ley 10/2003, de medidas tributarias y administrativas.

El Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears, aprobado inicialmente por acuerdo de la Consejera de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de 3 de septiembre de 2004, se sometió a información pública y a consulta de las Administraciones interesadas por un período de dos meses (BOIB núm. 123, de 4 de septiembre de 2004), a resultas del cual han sido debidamente valoradas todas las alegaciones e informes presentados, habiendo comportado algunas de ellas la introducción de modificaciones de elementos concretos del plan.

En octubre de 2005, después de haber sido sometido el PDSTIB a la aprobación por parte de la Comisión Balear de Medio Ambiente, siguiendo la normativa comunitaria, con remisión previa al Comité Xarxa Natura 2000 (dependiente de la Direcció General de Biodiversitat), se emitió informe favorable sobre las previsiones de este plan.

De conformidad con el artículo 13.2 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial de las Illes Balears, a propuesta de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes, con el informe previo de la Comisión de Coordinación de Política Territorial, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en sesión de 28 de abril de 2006, DECRETO

Artículo único

Aprobar la normativa del Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears que se adjunta como anexo a este Decreto.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera

Se faculta a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes para que dicte las disposiciones administrativas necesarias para el desarrollo y aplicación de este Decreto, así como para su interpretación.

Disposición final segunda

Este Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.

ANEXO

NORMATIVA DEL PLAN DIRECTOR SECTORIAL DEL TRANSPORTE DE LAS ISLAS BALEARES

TÍTULO PRELIMINAR : Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto

El objeto del Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears es la ordenación coordinada de las diferentes infraestructuras del transporte a fin de garantizar la movilidad de todos los ciudadanos, así como fomentar el uso del transporte público, para conseguir una utilización más racional del vehículo privado y todo ello atendiendo a las determinaciones que, con carácter general, establece el artículo 61 de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears:

- a) Análisis de las necesidades de movilidad de la población y propuesta de las medidas necesarias para la reducción de dichas necesidades.
- b) Establecimiento de propuestas para reducir el tráfico individual en el interior de los núcleos urbanos y para mejorar la calidad ambiental.
- c) En relación con el transporte colectivo se potenciará e incrementará para satisfacer las demandas, y se prestará especial atención al ferrocarril por lo que se refiere al transporte interurbano, y al tranvía por lo que se refiere al transporte urbano.
- d) Determinación de las necesidades de las infraestructuras para permitir el intercambio modal, incluyendo los aparcamientos para automóviles. Como criterio general, se dará prioridad a la mejora de las infraestructuras existentes en lugar de a la construcción de nuevas.
- e) Interrelación de las redes de transporte con el resto de infraestructuras, como aeropuertos y puertos, considerando las previsiones establecidas en los diferentes planes vigentes.
- f) Establecimiento de un alto nivel de accesibilidad para los diferentes núcleos de población, de forma que el recorrido desde estos hasta la red viaria primaria, definida por la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de las Illes Balears, y/o hasta la red de ferrocarril sea inferior a quince minutos.
- g) Análisis de la rentabilidad de las actuaciones previstas a partir de criterios sociales, ambientales y económicos, considerando la posibilidad de ser utilizadas para el traslado de mercancías especiales.
- h) Estudio de la incidencia y el uso de los vehículos de alquiler en el tráfico y en la seguridad vial, y las posibilidades de aparcamiento.

Artículo 2. Ambito de Aplicación

1. El ámbito territorial de este Plan Director Sectorial del Transporte es el de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears

2. El Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears afecta a los siguientes modos de transporte:

- Transporte por carretera.
- Transporte ferroviario.
- Transporte interinsular.
- Transporte no motorizado
- Coordinación e integración intermodal.

3. El Plan Director no incluye la planificación ni la gestión de las carreteras que son competencia de los Consejos Insulares, ni del transporte de acceso a las islas desde el resto del territorio estatal o desde otros países, competencia de la Administración Central del Estado.

Artículo 3. Contenido sustantivo y documental

El Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears se estructura en los siguientes documentos:

1. Documento marco:

Sintetiza los contenidos de los distintos planes, y define los objetivos estratégicos y las líneas de actuación que articularán la política de Transportes del Govern de les Illes Balears durante el período de vigencia del PDSTIB.

2. Plan de Transporte regular de viajeros por carretera

3. Plan de Transporte ferroviario.

4. Plan de Transporte interinsular:

Comprende el transporte marítimo y aéreo.

5. Plan de intermodalidad:

Engloba las infraestructuras intermodales; transporte en bicicleta; sistema tarifario integrado.

Artículo 4. Definiciones

A efectos de la aplicación de este Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears, se entenderá por:

- Transporte por carretera. Transporte de viajeros y mercancías realizado en vehículos

automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas e interurbanas.

- Transporte ferroviario. Aquel en que los vehículos en los que se realiza el transporte, circulan por un camino de rodadura fijo que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación.

- Transporte público regular de viajeros. Aquel que se realiza por cuenta ajena, mediante retribución económica, dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados, dedicado a realizar el transporte de las personas y de sus equipajes en medios contruidos y acondicionados para esta finalidad.

- Intermodalidad. Proceso de transferencia de viajeros de un determinado modo de transporte a otro modo de transporte diferente.

- Intercambiador. Estación en la que confluyen diferentes servicios de transporte.

- Movilidad obligada. Desplazamiento que se realiza de forma recurrente por motivos de trabajo o estudio o que, por cualquier otro motivo, es cautivo del transporte público.

- Sistema tarifario integrado. Sistema de tarifas por el que se unifican para un determinado ámbito territorial los precios y los títulos de transporte de los distintos operadores.

- Concesión. Servicio de titularidad pública cuya gestión ha sido cedida por la Administración a una persona física o jurídica.

Artículo 5. Objetivos estratégicos

Los objetivos estratégicos generales del Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears que marcan las líneas de actuación a desarrollar durante el período de vigencia del Plan son los siguientes:

1. En el transporte insular, conseguir que el 25% de los viajes mecanizados se realicen en transporte colectivo, frente al 12% actual.

2. En el transporte interinsular, conseguir que los servicios marítimos rápidos, bien conectados con los modos de transporte terrestre, se conviertan en una verdadera alternativa que compita en igualdad de condiciones con el transporte aéreo, y comience a reequilibrar su participación en la demanda global de viajes.

3. De forma global, conseguir la plena consolidación del sistema integrado de transportes públicos de las Illes Balears, tanto a nivel de relaciones insulares como interinsulares.

4. Garantizar el derecho a la movilidad individual al mayor número posible de personas.

5. Mejorar la accesibilidad de los transportes públicos tanto en el ámbito del transporte insular como interinsular.

6. Incrementar la participación del transporte colectivo en la movilidad obligada.

7. Obtener una mayor eficacia económica y social de los recursos públicos.

Artículo 6. Rango normativo

1. Una vez aprobado y publicado el Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears forma parte del ordenamiento jurídico como disposición reglamentaria.

2. El Plan Director Sectorial del Transporte no puede contradecir las determinaciones establecidas en las Directrices de Ordenación Territorial.

3. Los planes territoriales insulares y el Plan Director Sectorial del Transporte tienen el mismo rango. No obstante, en caso de conflicto, prevalecerán las determinaciones del plan que tenga un carácter más específico por razón de la materia.

4. El Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears vincula a los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal en todos aquellos aspectos en que sea predominante el interés público de carácter supramunicipal.

Artículo 7. Coordinación interadministrativa

1. Las Administraciones Públicas competentes deben coordinar las diferentes políticas sectoriales por medio de los instrumentos de ordenación territorial, de manera que quede asegurada la integración en una visión de conjunto de los problemas territoriales, de conformidad con los principios generales de cooperación y colaboración que fija la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas

2. Corresponde a la Comisión de Coordinación de Política Territorial velar por la aplicación de este Plan Director Sectorial del Transporte en coordinación con las actuaciones territoriales de las diferentes administraciones públicas, tal como establece el artículo 4 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre de Ordenación Territorial.

Artículo 8. Vigencia y revisión

1. El presente Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears tendrá una vigencia indefinida, si bien a partir del 31 de diciembre de 2012 se podrá proceder a su revisión.

2. La revisión y/o modificación del presente Plan Director se ajustará al procedimiento previsto en la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial de las Illes Balears.

CAPÍTULO I : Plan de transporte regular de viajeros por carretera¹

Artículo 9. Reordenación de los servicios

1. Las actuales concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera se modificarán, de conformidad con los criterios establecidos en el Plan de transporte de viajeros por carretera, a fin de racionalizar la red de transportes y optimizar los recursos disponibles.

2. Las modificaciones se basarán en dos premisas básicas:

a. Integración de los servicios más deficitarios con otros servicios que tengan una mayor rentabilidad económica.

b. Reducción del número total de concesiones, para racionalizar y simplificar el mapa concesional.

Artículo 10. Modernización del material móvil

Se propugna una acción decidida en la renovación del parque móvil dedicado a la prestación de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera con el fin de alcanzar los siguientes objetivos:

- Reducción de la antigüedad media de la flota, hasta llegar a valores de entre seis y ocho años.
- Accesibilidad de los vehículos en la medida que marque la normativa aplicable.
- Incremento y actualización de los niveles de seguridad activa y pasiva de los vehículos.
- Incremento de los niveles de confort de los vehículos.
- Eficiencia energética y ecológica de los vehículos en cumplimiento de las normas Euro de la Unión Europea.

La renovación del material móvil debe constituir uno de los objetivos principales de los operadores de transporte.

Las subvenciones se otorgarán sobre el coste de adquisición de los nuevos vehículos o tecnología, según las convocatorias correspondientes.

Artículo 11. Imagen, señalización de paradas e información a los usuarios

Desde el año 2002 se ha implantado la nueva imagen de marca «Transport de les Illes Balears» (TIB), común para toda la red de transporte colectivo interurbano.

¹ Véase el DL 5/2009, 27 noviembre, de medidas relativas al servicio público regular de viajeros por carretera de las Illes Balears y determinadas disposiciones en materia urbanística (BOIB 28 noviembre).

Todas las paradas de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera deben estar señalizadas al menos, con un poste de parada. Si la parada supera el número de 100 usuarios por día, se equipará preferentemente con marquesina con asientos. Si la parada tiene más de 250 usuarios por día, constará de marquesina, especialmente adaptada para personas con movilidad reducida.

La información a los usuarios sobre la prestación del servicio se proporcionará desde tres ámbitos diferentes:

- a. Desde el domicilio, a través del teléfono e internet.
- b. En las paradas mediante información detallada de los horarios de todas las líneas que circulen por ellas.
- c. A bordo de los vehículos, informando en ruta de las próximas paradas y correspondencias con el resto de modos de transporte.

Artículo 12. Mejora de la velocidad comercial

Se trata éste de un parámetro clave para el servicio de transporte regular, desde una doble vertiente: por su incidencia directa en el coste de explotación y porque de ella depende la calidad de prestación del servicio. Para ello el Plan Director promoverá :

- La implantación de sistemas de ayuda a la explotación y de información (SAEI).
- Instalación de un sistema de prioridad semafórica a la demanda en cruces seleccionados.
- Reserva de carriles bus, en los tramos en que la circulación no sea fluida y la frecuencia de paso de los autobuses lo justifique.

CAPÍTULO II : Plan de transporte ferroviario

Artículo 13. Mejoras en la seguridad

El Plan promoverá las mejoras necesarias para garantizar la calidad y la seguridad del servicio ferroviario.

Se priorizarán las siguientes actuaciones:

- Supresión de pasos a nivel. El objetivo básico de esta actuación es la mejora de la seguridad, tanto para los usuarios del tren como para los viandantes que utilizan el paso. Al mismo tiempo, se podrán conseguir unas velocidades comerciales medias de circulación más elevadas.
- Material móvil e instalaciones. Es necesaria la ampliación y mejora de las instalaciones existentes para solucionar las necesidades que se plantean a partir del incremento del material móvil y de la plantilla.
- Desdoblamiento de la vía. Consiste en pasar de la vía única a la vía doble, lo cual, además de representar una importante mejora en materia de seguridad, facilitará enormemente la explotación del servicio, porque permitirá conseguir frecuencias de circulación más elevadas.

- Electrificación de la red. Permitirá el funcionamiento de material móvil moderno de altas prestaciones, al mismo tiempo que reducirá y optimizará el consumo de energía.

Por lo que se refiere a la programación de las nuevas infraestructuras ferroviarias, estas se realizarán estableciendo prioridades en función de la rentabilidad económica o social de los diferentes corredores en estudio.

CAPÍTULO III : Plan de transporte interinsular

Artículo 14. Objetivos del transporte aéreo

Se trata de estimular el desarrollo de las actividades aeronáuticas y asociadas, mediante la aplicación de medidas públicas y privadas de carácter social, institucional y microeconómico que aumenten las posibilidades de asentamiento empresarial y sostenibilidad a largo plazo de estas actividades. A tales efectos, el Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears promoverá en este campo las siguientes medidas:

- Identificación de necesidades y planteamiento de nuevas actividades.
- Impulso del Campus aeronáutico y redacción de un plan de necesidades formativas del sector.
- Seguimiento y mejora del desarrollo de la aviación general y especial.
- Estudio de las alternativas de transporte aéreo en Formentera.
- Soporte para la construcción de helipuertos no localizados en los aeropuertos.
- Fomento de los servicios de operaciones y servicios de mantenimiento.

Artículo 15. Objetivos del transporte marítimo

Se fomentará el transporte marítimo, para que vuelva a ser una alternativa real para el transporte de viajeros entre islas, y especialmente a través de los transbordadores de alta velocidad.

El Gobierno dará soporte al desarrollo del sector con actuaciones en tierra, dentro del ámbito de su competencia básicamente en dos aspectos: la mejora de las conexiones con los transportes terrestres y de las instalaciones de embarque, de manera que se alcancen los niveles de rentabilidad necesarios para completar los servicios hasta llegar a las frecuencias y calidades mínimas perseguidas en el Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears.

Para alcanzar el equilibrio intermodal, se hace necesario avanzar en los siguientes objetivos:

1. Equiparación de los tiempos de recorrido con el transporte aéreo.
2. Establecer frecuencias suficientes para flexibilizar la estancia en destino.
3. Tarifas competitivas.

Artículo 16. La Ruta Balear

Para reforzar la imagen del archipiélago como un espacio unificado y plenamente accesible de cara al exterior fundamentalmente, el Plan propone la creación de la denominada ruta balear, que consiste en una sucesión de recorridos marítimos y terrestres coordinados, que permitan recorrer las Illes Balears de un extremo a otro, con billete abierto, utilizable de diferentes maneras, y por diversos itinerarios.

CAPÍTULO IV: Plan de intermodalidad

Artículo 17. Objetivos

La falta de coordinación en materia de transportes tiene consecuencias negativas sobre la eficacia general del sistema de transporte público colectivo. Por ello el Plan Director Sectorial del Transporte de las Illes Balears otorga una especial preponderancia a la construcción de un verdadero sistema de transferencias intermodales en las Illes Balears, cuyas claves son:

1. La integración de los itinerarios multimodales en servicios unificados.
2. La ubicación y funcionalidad de las infraestructuras de transbordo.
3. La coordinación y fiabilidad de los horarios de los diferentes modos de transporte.

La integración tarifaria.

4. La información a los usuarios.
5. La integración de la bicicleta en la red intermodal.

Artículo 18. Integración tarifaria

El Plan Director pretende potenciar la intermodalidad mediante la integración tarifaria con el desarrollo de las siguientes actuaciones:

1. Sistema de venta y validación compatibles entre todos los operadores.
2. Zonificación: División del territorio mediante coronas o zonas geográficas sectorizadas.
3. Gama de títulos combinados, integrados y multimodales de transporte.
4. Red de distribución de títulos integrados: aumento de facilidad de compra para los usuarios con un incremento de los puntos de venta.
5. Sistema de distribución de ingresos de los títulos entre los distintos operadores.
6. Sistema de información global de la utilización de la red: líneas, transbordos, horarios y

bases de datos².

Artículo 19. Integración de la bicicleta en el Plan de Intermodalidad

El Plan de Intermodalidad otorga un protagonismo especial al papel de la bicicleta en la cadena modal del transporte. Por ello, establece criterios generales para planificar y ejecutar actuaciones de nuevas vías para bicicletas: trazados, intersecciones, pavimentación, señalización y aparcamiento.

Artículo 20. Actuaciones de vías para ciclistas

Además de la red cicloturística interurbana, se prevén tres proyectos del Govern de les Illes Balears que incluyen la construcción de un carril para uso ciclista:

1. Proyecto de adecuación de la carretera PM-111 de Palma a Valldemossa: Tramo entre el «Camí dels Reis» y el acceso a la Universidad de las Illes Balears.
2. Proyecto de prolongación de la PM-1: Desdoblamiento Palmanova-Peguera.
3. Integración urbana del soterramiento de las vías férreas entre la Plaza de España y la Vía de cintura de Palma.

TÍTULO II: Accesibilidad del transporte colectivo

Artículo 21. Actuaciones para mejorar la accesibilidad del transporte colectivo

En todos los medios de transporte se ha de reservar el espacio físico necesario para que se puedan depositar los utensilios o ayudas como bastones, muletas, sillas de ruedas, coches para niños y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica.

Las estaciones y las terminales de transporte público de más de una línea y cada una con más de un itinerario, situadas en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears han de estar adaptadas y han de disponer de un equipo de megafonía mediante el cual se pueda informar a los viajeros de las llegadas o salidas, y también de cualquier otra incidencia o noticia. Igualmente, han de tener mecanismos de información y señalización visual que garanticen el acceso de las personas con dificultades de audición.

² Véase Decreto 79/2006, 15 septiembre, regulador de los requisitos y de las características técnicas que deben cumplir las empresas concesionarias de los servicios públicos regulares de transporte de viajeros por carretera en la Isla de Mallorca (BOIB 21 septiembre).

TÍTULO III: Gestion del PDSTIB

Artículo 22. Los Consorcios Insulares de Transportes

El principal instrumento que ha de posibilitar la consecución de los objetivos, las estrategias y los requerimientos de la gestión del Plan Director son los consorcios insulares del transporte.

Se trata de órganos con autoridad, representatividad y capacidad técnica suficiente para ejercer las siguientes funciones en el campo de los transportes públicos de viajeros, dentro del ámbito territorial de cada una de las islas:

1. Coordinar y gestionar de manera integrada el sistema de transporte en cada una de las islas, de manera que se lleve a cabo una planificación y un control de las infraestructuras y de los equipamientos de transporte que se han de realizar en todo el ámbito territorial.
2. Establecer políticas de tarifas de transporte colectivo que mantengan una cierta relación con los diferentes costes de provisión de cada servicio y que, al mismo tiempo, consideren o tengan en cuenta no sólo los objetivos de eficiencia y de beneficio de cada operador sino también la posible integración de las tarifas de los diferentes medios de transporte existentes en una tarifa común.
3. Racionalizar y rediseñar el mapa concesional del transporte colectivo urbano e interurbano, considerando, coordinando y, en algunos casos hasta impulsando los objetivos de las políticas locales de movilidad a través de concesiones y tarifas³.

Artículo 23. Contratos con los operadores de transporte

1. *Contratos programa.*

Como herramienta de gestión del Plan se prevé la formalización de contratos programa entre la Administración y las empresas operadoras, de manera que la aportación económica de la Administración se vincule a un programa de prestación del servicio que tenga en cuenta las previsiones de ingresos y gastos, y determine los objetivos que se han de conseguir, siempre desde la perspectiva de satisfacer razonablemente el interés público y cubrir los déficits de explotación que se derivan.

2. *Contratos de gestión interesada.*

Frente al sistema tradicional de concesión administrativa para la gestión de los servicios públicos el Plan prevé la posibilidad de introducir como instrumento de contratación la gestión interesada a fin de dotar al servicio de mayor flexibilidad y adaptabilidad frente a las variaciones de la oferta y la demanda que se puedan ir produciendo.

³ Véase Ley [BALEARES] 8/2006, 14 junio, de creación del consorcio de transportes de Mallorca (BOIB 22 junio).

TÍTULO IV: Valoración económica

Artículo 24. Valoración económica

Inversiones totales del Plan de Transporte Regular de Viajeros por Carretera (PTRVC) y del Plan de Intermodalidad:

1. El PDSTIB prevé una inversión total entre 2005 y 2012, de 82.257.895 euros para el desarrollo del PTRVC y el Plan de Intermodalidad distribuidos de la siguiente manera:

	MALLORCA	MENORCA	EIVISSA- FORMENTERA
PTRVC	42.579.780	6.946.419	9.171.196
PLAN INTERMODALIDAD	13.310.500	3.400.000	6.850.000
TOTAL	55.890.280	10.346.419	16.021.196
INVERSION TOTAL 82.257.895 EUROS			

2. Inversiones totales del Plan de Transporte Ferroviario.

Las inversiones totales del plan de transporte ferroviario ascienden a la cantidad de 1.802.655.681 euros que distribuidos entre los 8 años de vigencia del PDSTIB (2005-2012), se traducen en un importe anual de 225.331.960 euros.