

RESOLUCIÓ DE CREACIÓ DE LLOC DE TREBALL

Vista la proposta de creació del lloc de treball, resulten els següents

FETS

Primer. La Sotssecretaria de la de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, proposa la creació del lloc de treball denominat CAP SECCIÓ GESTIÓ DE SERVEIS REGULARS DE TRANSPORT classificat A1-24-E042, cos/escala A1-04-03. - Enginyeria en Camins, Canals i Ports i A1-04-04. - Enginyeria Industrial;

Segon. La proposta acompanya les memòries preceptives d'acord amb l'article 19 del Decret 56/2013, de 3 de maig, del Consell, pel qual s'establixen els criteris generals per a la classificació del lloc de treball, i el procediment d'elaboració i aprovació dels relacions de llocs de treball de l'Administració de la Generalitat.

En la memòria justificativa de 30-12-2021 es fa constar la necessitat de la creació del lloc Cap de Secció de Gestió de Serveis Regulars de Transport i l'amortització del lloc núm. 6358 Cap de Secció Concessions i Servei Viatgers, en els termes següents:

*...". L'Ordre 2/2021, de 16 de març, de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, per la qual es desenvolupa el Decret 177/2020, de 30 d'octubre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament orgànic i funcional de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat (núm. 9044 18.03.2021), en el seu article 16.2, atribueix les competències al Servei Territorial de Transport, entre les quals es troben les següents: «a) Dur a terme les actuacions derivades de l'exercici de les funcions de control del transport per carretera comprovant el compliment dels requisits, legalment i reglamentàriament establits, per a l'accés a la professió de transportista i per al desenvolupament de l'activitat del transport en les diferents modalitats. [...] c) Exercir les funcions de direcció d'aquests serveis que la llei estableix en relació amb els serveis públics de transport. [...]» L'estructura actual de la plantilla de personal del Servei Territorial de Transport de València inclou, sota la supervisió de la prefectura del Servei, a quatre prefectures de Secció, dues d'ells amb requisit de titulació Dret, i pertanyents dues d'elles als subgrups A1/A2, i altres dos únicament al subgrup A1. D'entre les citades prefectures de Secció la corresponent al número de lloc de treball 6358, classificat A1/A2 24 E042, sense requisit de titulació, denominat Cap de Secció Concessions i Servei Viatgers, ha quedat buida de contingut amb el pas del temps des de la seua creació, al gener de 1990, moment en el qual se li van atribuir com a funcions: «Informe i proposta de resolució d'expedients de transport públic regular d'ús especial». En l'actualitat, resulta necessari comptar amb un lloc de treball d'Administració Especial, pels següents motius: **PRIMER. NORMATIVA APLICABLE** Respecte a la comprovació del compliment de requisits legal i reglamentàriament per al desenvolupament de l'activitat del transport en les seues*



diferents modalitats, es fa necessari comptar en el Servei, almenys, amb un tècnic de l'administració especial, atés que entre la nombrosa normativa en matèria de transport, existeixen normes de marcat caràcter tècnic, cada vegada amb un major pes específic en el conjunt de les disposicions aplicables, per la qual cosa el control pot desenvolupar-se més adequadament per un professional que tinga coneixement d'aquesta matèria. A continuació, com a mostra, es relacionen aquelles disposicions de rang comunitari, nacional i autonòmic que conformen part fonamental de la gestió en aquesta matèria, i en les quals s'aprecia la ineludible necessitat de comptar amb personal especialitzat, capaç de comprendre, interpretar i aplicar tota aqueixa prolixa i complexa matèria, que ha patit una profunda transformació amb el pas del temps, i que exigeix posar-se al dia dels nous desenvolupaments tecnològics que en pocs àmbits ha experimentat un canvi tan radical i ràpid com el que ha tingut lloc en el del transport.

1. El Reglament (CE) núm. 661/2009 del Parlament Europeu i del Consell, de 13 de juliol de 2009, relatiu als requisits d'homologació de tipus referents a la seguretat general dels vehicles de motor, els seus remolcs i sistemes, components i unitats tècniques independents a ells destinats, conté tota una sèrie d'especificitats que únicament poden ser abordades amb garanties pels qui es troben en possessió de la titulació adequada a aqueixes concretes comeses: «Article 1 Objecte. El present Reglament estableix requisits: 1) per a l'homologació de tipus dels vehicles de motor, els seus remolcs i sistemes, components i unitats tècniques independents a ells destinats, pel que fa a la seua seguretat; 2) per a l'homologació de tipus dels vehicles de motor, en relació amb els sistemes de control de la pressió dels pneumàtics, pel que fa a la seua seguretat, l'eficiència del combustible i les emissions de *CO 2 i, en relació amb els indicadors del canvi de velocitats, pel que fa a la seua eficiència del combustible i les emissions de CO 2. 3) per a l'homologació de tipus dels pneumàtics de nova fabricació pel que fa a la seua seguretat i els seus resultats en matèria de resistència a la rodadura i emissions de soroll de rodadura.»

2. El Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors, estableix en el seu article 4, respecte a les característiques tècniques dels vehicles, inclou tota una sèrie de circumstàncies que només poden ser considerades per professionals amb amplis coneixements en aqueix àmbit. «Article 4. Característiques tècniques dels vehicles. 1. Els vehicles que s'utilitzen per als transports objecte d'aquest Reial decret hauran d'estar homologats com a corresponents a la categoria M, d'acord amb el que es disposa en el Reial decret 2140/1985, de 9 d'octubre, pel qual es dicten normes sobre homologació de tipus de vehicles automòbils, o d'acord amb el que es disposa en la Directiva 70/156/CEE, de 6 de febrer, relativa a l'aproximació de les legislacions dels Estats membres sobre homologació de vehicles de motor i els seus remolcs. 2. Els vehicles que s'utilitzen en la prestació dels serveis inclosos en l'article 1 compliran, a més d'unes altres que, en el seu cas, pogueren vindre establides amb caràcter general en la legislació vigent, les següents prescripcions tècniques



d'acord amb les especificacions que pogueren realitzar-se reglamentàriament: 1 a . El seient del conductor estarà protegit per una pantalla transparent, d'acord amb els mínims de protecció establits en la norma UNEIX 26-362-2:1984. En cas de no existir suficient altura, la grandària d'aquesta pantalla pot reduir-se en conseqüència. 2 a . Les portes de servei seran del tipus operat pel conductor, havent de complir les prescripcions tècniques del Reglament CEPE/ONU que resulte d'aplicació (36R03, 52R01 o 107). Els dispositius d'accionament d'obertura d'emergència estaran degudament protegits per a evitar una utilització no adequada per part dels menors. Aquests dispositius no podran ser anul·lats, excepte en la forma prevista en el Reglament CEPE/ONU que resulte d'aplicació (36R03, 52R01 o 107). 3 a . L'obertura practicable de les finestres serà, com a màxim, del terç superior d'aquestes. 4 a . Els seients enfrontats a pous d'escala, així com els que no estiguen protegits pel suport d'un altre anterior situat a una distància màxima horitzontal de 80 centímetres entre la cara davantera del respatler d'un seient i la cara posterior del seient que li precedeix, hauran de comptar amb un element fix de protecció que proporcione als seus ocupants un nivell suficient de seguretat i hauran de complir les especificacions tècniques que s'estableixen en el Reglament CEPE/ONU que resulte d'aplicació (36R03, 52R01 o 107). (Paràgraf segon derogat) (Paràgraf tercer derogat) 5 a . Els vehicles d'un sol pis amb més de 22 places i pertanyents a les classes II i III, segons el Reglament CEPE/ONU número 36, estaran homologats de conformitat amb el que s'estableix en el Reglament CEPE/ONU número 66 sobre resistència de la superestructura de vehicles de gran capacitat. 6 a . Estaran dotats de dispositiu lluminós amb senyal d'emergència, que complisca amb les condicions tècniques establides en l'article 15 del Reglament General de Vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, que haurà de posar-se en funcionament en els punts de parada, tant de dia com de nit, mentre els viatgers entren o isquen del vehicle. 7 a . Estaran dotats de martells trencavidres o altres dispositius determinats reglamentàriament, degudament protegits, per a la seua utilització únicament en casos d'emergència. 8 a . No podran utilitzar-se autobusos de dos pisos, entenent com a tals aquells en els quals els espais destinats a viatgers estan disposats, almenys en una part, en dos nivells superposats, excepte quan hagueren sigut homologats segons el Reglament CEPE/ONU 107. 9 a . En el seu cas, hauran de reservar-se les places que siguin necessàries per a persones amb mobilitat reduïda, pròximes a les portes de servei. 10. El pis del vehicle no podrà ser lliscant. Al costat de les portes de servei hi haurà barres i agafadors fàcilment accessibles des de l'exterior per a facilitar les operacions d'accés/abandó. Els que transporten alumnes amb greus afectacions motores amb destinació a un centre d'educació especial hauran de comptar amb ajudes tècniques que faciliten el seu accés i abandó. 11. Les vores dels escalons seran de colors vius. 12. Cada menor disposarà de la seua pròpia plaça o seient, el qual haurà de tindre les dimensions mínimes determinades en el Reglament CEPE/ONU que resulte d'aplicació (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i



terminis que a cada moment es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 13. Estaran proveïts de tacògraf en tots aquells supòsits en què així resulte exigible de conformitat amb el que es disposa en el Reial decret 2242/1996, de 18 d'octubre, en aplicació dels Reglaments (CEE) números 3820/85 i 3821/85. 14. Hauran d'estar dotats de limitador de velocitat, en els supòsits i conformement a les condicions i terminis establits en el Reial decret 2484/1994, de 23 de desembre. 15. Hauran d'estar dotats de dispositius de frenat i antibloqueig (ABS), en els supòsits i termes establits en el Reial decret 2028/1986, de 6 de juny, pel qual es dicten normes per a l'aplicació de determinades Directives de la CEE, relatives a tipus de vehicles automòbils, remolcs i semiremolcs, així com de parts i peces d'aquests vehicles. 16. El mecanisme de direcció i control de la trajectòria haurà de complir les prescripcions establides en el Reial decret 2028/1986, en els termes i casos allí previstos. 17. Les dimensions, característiques de la superfície reflectora, número, emplaçament i regulació dels retrovisors hauran d'ajustar-se al que es disposa en el Reial decret 2028/1986, en els supòsits allí previstos. 18. Si la visibilitat directa no és suficient, han d'instal·lar-se dispositius òptics que permeten al conductor detectar des del seu seient la presència d'un viatger als voltants immediats, tant exteriors com interiors de les portes de servei, d'acord amb el que s'estableix en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 19. Els vidres han de complir les prescripcions de la Directiva 92/22/CE pel que fa a la manera de fragmentació, resistència a l'impacte del cap i resistència a l'abració, en els termes i supòsits establits en el Reial decret 2028/1986. 20. Les finestres d'emergència que no siguen de frontisses seran de vidre de fàcil trencament d'acord amb el que es determina en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 21. En el compartiment del motor es compliran les condicions establides en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació, referent a l'ús de materials impermeables o susceptibles d'impregnar-se de combustible, evitar acumulacions i la utilització d'aïllants tèrmics. 22. Els depòsits de carburant estaran separats més de 60 centímetres de la part davantera i hauran de sotmetre's a la prova de pressió descrita en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 23. Els sistemes d'alimentació hauran d'estar dotats de la suficient protecció i les possibles fugides hauran de ser conduïdes cap a la calçada, segons el que es disposa en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107) que siga aplicable, de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 24. Es disposarà d'un comandament central de seguretat col·locat prop del conductor, a fi de restringir el risc d'incendi després de la parada d'acord amb el que es



disposa en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107) que siga aplicable, de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 25. Els aparells i circuits hauran de complir les normes establides en els Reglaments CEPE/ONU (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 26. Les bateries disposaran d'un ancoratge sòlid, estaran col·locades en un lloc fàcilment accessible i separades del compartiment de viatgers, segons el que es disposa en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107) que siga aplicable, de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits per a la seua aplicació. 27. Estaran proveïts d'extintors que complisquen les prescripcions establides en l'Ordre de 27 de juliol de 1999, així com d'una farmaciola de primers auxilis. 28. Els materials emprats a l'interior de l'habitacle de passatgers hauran de complir la Directiva 95/28/CE sobre prevenció del risc d'incendi en els casos i condicions establits en el Reial decret 2028/1986. 29. Totes les portes d'emergència hauran d'obrir-se fàcilment des de l'interior i des de l'exterior, no podran ser accionades per dispositius de reserva d'energia i disposaran d'un dispositiu que avise al conductor quan no estiguen completament tancades, d'acord amb el que es disposa en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 30. Les trapes d'evacuació compliran les prescripcions establides en el Reglament CEPE/ONU (36, 52 o 107), de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 31. En les eixides d'emergència haurà de figurar la inscripció "EIXIDA D'EMERGÈNCIA" o "EIXIDA DE SOCORS" de manera visible des de l'interior i des de l'exterior, d'acord amb el que es disposa en el Reglament *CEPE/ONU (36, 52 o 107) que resulte d'aplicació, de conformitat amb les regles i terminis que, a cada moment, es troben establits en les normes dictades per a la seua aplicació. 3. Com a excepció al que es disposa en l'apartat anterior, per als vehicles de categoria M1, únicament serà exigible el requisit a què es refereix l'apartat 2.6ª. d'aquest. En aquesta mena de vehicles hauran de complir-se a més les següents normes: 1 a . (Derogat) 2 a . Hauran de portar a un equip homologat d'extinció d'incendis. 3 a . (Derogat) 4 a . Únicament es podrà transportar una persona per plaça. 4. Els autobusos que es matriculen a partir de l'1 de gener de 2002 únicament podran prestar els serveis a què es refereix l'article 1 quan, a més dels referits anteriorment, complisquen els següents requisits: 1 r . Els vehicles amb pes màxim autoritzat igual o superior a les 12 tones hauran d'incorporar la funció d'estabilització de la velocitat en pendents prolongades, sense necessitat d'utilitzar ni el fre de servei, ni el fre d'emergència, ni el fre de mà. L'eficàcia d'aquesta funció haurà de ser tal que responga a les disposicions de l'annex 5 (assaig del tipus IIA) del Reglament CEPE/ONU 13 o disposicions corresponents de la Directiva 71/320/CEE i les seues modificacions, i serà objecte de certificació per un laboratori oficial. 2 n . Les eixides d'emergència



hauran d'estar assenyalades a l'interior, amb algun dispositiu fluorescent. 3 r . Els seients muntats en els vehicles de categoria M2 i M3 hauran d'estar homologats segons la Directiva 96/37/CEE relativa als seients, els seus ancoratges i els reposacaps dels vehicles de motor. A més, els respatlens dels seients, o qualsevol altre element o mampara situat davant dels viatgers, hauran de poder superar un assaig d'absorció d'energia específic en totes les possibles zones d'impacte del cap del menor. L'assaig es realitzarà segons el que s'estableix en l'annex III de la Directiva 78/632/CE sobre condicionament interior dels vehicles de motor, i s'exigirà el compliment dels requisits allí definits, però es reduirà a 5,2 quilograms el pes del fals cap utilitzat en l'assaig, per a fer-la més similar a les característiques fisiològiques d'un menor. El compliment del que s'estableix en el paràgraf anterior serà objecte de certificació per un laboratori oficial. 4 t . Els vehicles de més de 23 places hauran d'instal·lar dos extintors d'eficàcia 21A/113B, col·locats en la rodalia del conductor i en l'espai existent entre el buit d'escala posterior i el seient anterior a aquest. 5é. Es disposaran espills o qualsevol altre mitjà que permeti veure la part frontal exterior situada per davall del nivell del conductor, els laterals del vehicle i la projecció d'aquests sobre el sòl en tota la seua longitud, especialment prop dels passos de les rodes i la part posterior del vehicle. Els dispositius i la seua situació hauran de complir les especificacions que reglamentàriament s'establisquen. 6é. S'instal·larà un dispositiu acústic de senyalització de marxa arrere que funcionarà de manera sincronitzada amb les llums de marxa arrere del vehicle. Aquest dispositiu haurà de complir les especificacions que reglamentàriament s'establisquen.»

3. Reial decret 662/2012 pel qual s'estableix el marc per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (ITS) en el sector del transport per carretera i per a les interfícies amb altres maneres de transport, assenjala en el seu article 1, relatiu a l'objecte i àmbit d'aplicació: «Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació. 1. Aquest reial decret estableix el marc per a la implantació i l'ús de manera coordinada i coherent dels sistemes intel·ligents de transport (*SIT) a Espanya, i fixa les condicions generals necessàries per a aconseguir aqueix objectiu. 2. Constitueix l'àmbit d'aplicació d'aquest reial decret la implantació de les aplicacions i serveis dels sistemes intel·ligents de transport (*SIT) en l'àmbit del transport per carretera i les seues interfícies amb altres maneres de transport, sense perjudici de matèries relatives a la seguretat nacional o necessàries per a la defensa.»

4. Reial decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització de les maneres de transport per a persones amb discapacitat, disposa en el seu article 1: «Article 1. Condicions bàsiques d'accessibilitat i utilització de les diferents maneres de transport per a persones amb discapacitat.1. S'aproven els annexos I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII i IX, que s'insereixen a continuació, referents respectivament a les maneres de transport ferroviari (I), marítim (II), aeri (III) i de viatgers per carretera (IV), transport urbà i suburbà amb autobús (V), en ferrocarril metropolità (VI), en taxi (VII) i serveis de transport especial



(VIII), i a l'adopció de mesures transversals o comunes (IX), pels quals s'estableixen les condicions bàsiques d'accessibilitat i utilització dels mateixos per persones amb discapacitat d'acord amb el que es disposa en l'article 1.2 de la Llei 51/2003, de 2 de desembre, sobre Igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat universal de les persones amb discapacitat. 2. Sense perjudici de l'assenyalat en l'apartat 1 de l'annex IX, les especificacions d'aquest annex, de manera genèrica, seran aplicable en un termini no superior als dos anys posteriors a l'entrada en vigor d'aquest reial decret, en els nous serveis, materials, infraestructures i altres components de totes les maneres de transport afectats i, en un termini no superior als cinc anys, en els existents.» SEGON. CONCESSIONS DE TRANSPORT D'altra banda, el Servei Territorial de Transports de València (donat el seu singular volum de gestió, i la dimensió de la seua plantilla respecte a la dels altres dos Serveis Territorials de Transports de la Conselleria) ha d'estar preparat per a exercir les funcions de direcció dels serveis públics de transport. Segons l'article 32 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, correspon al director del servei públic de transport vetlar per la seua prestació d'acord amb el que es preveu en la legislació aplicable i en el contracte. Li correspondrà igualment formalitzar i aprovar el document de condicions concretes de prestació del servei que acredite la prestació de les obligacions de servei públic prèvia a l'abonament de les compensacions previstes. En el document de condicions de prestació del servei es contindran els horaris de les diverses expedicions o les freqüències de cada interval horari, el marc tarifari, els vehicles concrets adscrits a la prestació dels serveis, els punts de parada, les mesures adoptades per a garantir l'accessibilitat als vehicles i en les parades i altres similars. TERCER. CANVI SOBREVINGUT DE FUNCIONS DEL LLOC DE TREBALL 6358, CAP DE SECCIÓ CONCESSIONS I SERVEI VIATGERS. Com s'apuntava i en vista de l'exposat, resulta evident que el lloc de treball 6358, Cap Secció Concessions i Servei Viatgers, ha quedat completament obsolet quant a l'acompliment de les seues funcions. Des de la seua creació, aquestes han anat perdent actualitat i hui dia resulten absolutament insuficients per a abordar les matèries i cometes que té assignats. És completament necessari, doncs, adaptar-ho als nous temps, als abruptes i substancials canvis experimentats en aquest domini, amortitzant el lloc núm. 6358. Per tot això, donada la complexitat i especificitat de la normativa aplicable en aquesta matèria i de les concessions de transport, s'estima convenient comptar en el Servei Territorial de Transports de València amb el següent lloc de treball: • Denominació: Cap de Secció de Gestió de Serveis Regulars de Transport Naturalesa: Funcionarial Sector: Administració Especial Classificació econòmica: A1 24 E042 Cossos: A1-04-03 / A1-04-04 Forma de provisió: Concurs Adscripció orgànica: Direcció Territorial de València Localitat: València Centre de treball: 4000 Programa pressupostari: 513.30, Planificació, Transports i Logística Funcions: A més de les pròpies dels cossos a què està adscrit, les següents: ° Desenvolupament de les funcions de gestió tendents a l'atorgament de les autoritzacions administratives, així com el



control i seguiment de les condicions de prestació dels serveis de transport públic d'ús general i especial d'àmbit supramunicipal. ◦ Estudi i proposta, previ informe de les Entitats Locals titulars de la via, per a fixació dels punts de parades dels serveis de transport per a mantindre una adequada qualitat i seguretat de servei. ◦ Redacció i aprovació dels documents de condicions tècniques de prestació dels serveis públics de transport existents en l'àmbit provincial. ◦ Control del compliment de les condicions de prestació dels serveis públics de transport, especialment, dels itineraris, vehicles, les parades i execució de calendari i horari establert en els projectes de servei públic. ◦ Control del compliment per les empreses de transport de les condicions d'accessibilitat del sistema de transport públic de viatgers. ◦ Elaboració d'informes tècnics i estadístiques relacionades amb l'explotació dels serveis de transport públic d'ús general o especial. ...».

Tercer. En data 25-1-2022 la Sotssecretaria de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat assenyala:

“Amb data 30/12/2021 es va demanar a aqueixa Direcció General l'amortització del posat núm. 6358 per a la creació, amb el crèdit generat, d'un lloc totalment diferent, adaptat a les necessitats actuals del Servei Territorial de Transports de València. A la memòria justificativa s'acompanyava la documentació acreditativa de l'audiència concedida a l'ocupant del lloc afectat, funcionària de carrera del subgrup C2-01-01 en millora d'ocupació. Havent-se rebut al·legacions dins del tràmit d'audiència, es traslladen en aquest acte, informant sobre aquest tema el següent:

1. La senyora Sánchez-Cutillas afirma literalment, entre altres coses, que es «pretén l'amortització de la plaça que ocupa, d'administració general, i creació d'una plaça de naturalesa laboral», i que «tant les condicions i les atribucions del contingut de la plaça descrites en la motivació de la creació d'un lloc de treball de naturalesa laboral, ja s'estaven realitzant per les diferents persones que han ocupat aquesta plaça, i que més d'unes atribucions de caràcter laboral, es descriuen unes atribucions clarament de caràcter administratiu, per la qual cosa per la naturalesa del lloc no s'adequa al perfil d'un funcionari laboral».
2. En l'escrit inclou afirmacions errònies, en parlar, entre altres coses de funcionari laboral i atribuir-li, d'una banda, una sèrie de funcions que no recull la proposta i que la interessada considera il·legals, afegint respecte a les funcions que sí que es proposen en la memòria justificativa elaborada per aquesta Sotssecretaria, que són les que ella està ja exercint, sent això una opinió personal infundada.
3. Admet la senyora Sánchez-Cutillas les noves necessitats quant a la configuració de la plantilla de personal que recull la citada memòria, però afig: «i això només pot realitzar-se per tècnic d'administració general que conega la legislació, la interprete i l'aplique dins dels límits de la llei».



4. No es comparteixen les consideracions que realitza la interessada respecte de les funcions que corresponen a un funcionari d'Administració General i a un d'Administració Especial. Obviant el fet que a un lloc de tècnic d'Administració General, sense requisit de titulació, com és el que es pretén amortitzar, pot accedir qualsevol tipus de llicenciat o graduat, per exemple, en alguna enginyeria, a un tècnic d'Administració Especial també li competeix conèixer, interpretar i aplicar la normativa en el seu treball diari i no sols les normes generals del Dret Administratiu, sinó les més específiques que corresponen al seu àmbit de coneixement especialitzat.

5. Aquesta modificació, que es realitza en virtut de la potestat d'acte-organització de l'Administració, obeeix a la necessitat de comptar amb personal amb coneixements tècnics, a fi de donar major rigor i encert a l'hora de prendre les decisions en la gestió dels serveis públics de transport encomanats, no sent cert que el contingut del lloc requerisca actuacions com ara valorar la legalitat dels contractes de transport, ni de les UTES (de la qual cosa s'encarrega la Conselleria d'Educació), ni de poders notariais.

6. Al contrari del que afirma la senyora Sánchez-Cutillas, un tècnic d'Administració General, llevat que la seua formació coincidisca amb la requerida per al lloc d'Administració Especial, no pot valorar la idoneïtat de les parades, des del punt de vista de la seua seguretat, ni plantejar alternatives a rutes de transport per manca de coneixements especialitzats.

7. És més, els coneixements de Dret Administratiu que es requereixen, tant en l'actual configuració del lloc com en la que es pretén dotar, són bàsics i, per tant, també propis d'un funcionari d'Administració Especial que no tinga coneixements específics en temes jurídics, com ho demostra que l'últim titular del lloc que s'ha sol·licitat amortitzar no fora llicenciat en Dret. Per contra, per a exercir les funcions d'un tècnic responsable d'una concessió de Servei Públic s'ha de conèixer el contingut dels Projectes de Servei Públic, que són bàsicament documents tècnics, competència d'un funcionari d'Administració Especial, tal com es recull en la memòria justificativa per a l'amortització del lloc 6358 i creació d'una prefectura de Secció de Gestió de Serveis Regulars de Transport. En conseqüència, se sol·licita la continuació de la tramitació iniciada respecte a les modificacions proposades amb data 30 de desembre de 2021, per considerar-les correctes després de l'estudi de les al·legacions presentades per la interessada “.

Quart.- El 18-2-2022 L'Inspector General de Serveis informa:

“En relació amb la denúncia presentada davant la Inspecció General de Serveis per la persona que ocupa el lloc de treball num. 6358, per un presumpte assetjament laboral patit en el Servei Territorial de Transports de València, es va iniciar una actuació d'investigació, en aplicació del



Protocol de prevenció i actuació davant l'assetjament laboral en l'Administració de la Generalitat, publicat mitjançant resolució conjunta de 18 de gener de 2018, de la Direcció General de Funció Pública i de la Direcció del INVASSAT (DOGV núm.8223, de 30/01/2018). Una vegada finalitzades les actuacions dirigides a analitzar els fets denunciats, es procedeix a donar-li trasllat de la literalitat de les conclusions i recomanacions emeses en el corresponent informe de 18 de febrer de 2022, que han sigut també remeses a denunciant i denunciat, d'acord amb el que es preveu en l'apartat 7.2.4. del citat Protocol. Aquesta informació té caràcter confidencial, i atés que pot afectar drets de tercers ha d'extremar-se el deure de sigil professional per part de tot el personal que tinga accés a aquesta:

“Conclusions:

A la vista de la informació obtinguda en els escrits presentats i en la documentació recopilada durant l'actuació investigadora, a més de les declaracions recollides durant les diferents entrevistes mantingudes, aquesta Inspecció conclou que no s'ha constatat en el present case l'existència dels requisits que caracteritzen l'assetjament moral, d'acord amb el que s'estableix en el Protocol d'assetjament; en particular, s'ha valorat que cap de les persones entrevistades ha presenciat conductes sistemàtiques i reiterades de violència psicològica o fustigació cap a la persona denunciant. En el propi Protocol citat i en la jurisprudència s'assenyalen actuacions o comportaments que no són constitutius d'assetjament moral com són, entre altres:

- Les crítiques realitzades amb el degut respecte i consideració que puga rebre un treballador a conseqüència del que l'organització o la seua superior estima que és una incorrecta execució de les seues tasques.
- La falta d'organització del treball i de comunicació.
- La supervisió-control, així com l'exercici de l'autoritat amb el degut respecte interpersonal.
- Conductes que impliquen un conflicte, esdevingut en el marc de les relacions humanes, i que evidentment afecten l'àmbit laboral, es donen en el seu entorn i influïsquen en l'organització i en les relacions laborals.
- Una situació de conflicte laboral.

El fet que no s'aprecie assetjament moral, no vol dir que no s'haja constatat l'existència d'un clima laboral conflictiu i és per això que no s'aprecia mala fe en la presentació de la denúncia. Com assenyala la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Madrid, de 3 de maig de 2018 (R 110/2018) l'assetjament moral és una situació diferent a l'existència d'un ambient laboral conflictiu; perquè la conflictivitat laboral no és sinònim d'assetjament laboral perquè les tensions



derivades del treball per compte d'altri, pròpies de les connaturals imposicions d'ordre i disciplina que esdevé en l'organització empresarial, no poden rebre la qualificació, sense més, d'assetjament moral en el treball, ni tampoc una mera discrepància, contrarietat o tensió generada en el treball o pel treball pot qualificar-se com a "assetjament psicològic".

En les entrevistes realitzades, s'ha observat que una de les causes de la conflictivitat és la que no és prou clara la delimitació de tasques i responsabilitats en els procediments d'autorització (APE) de servei de transport regular de viatgers d'ús especial escolar i de grups homogenis; cadascuna de les persones que intervenen té una visió del que li correspon fer. A més, la falta de comunicació en la secció augmenta la probabilitat que es produïsquen errors i que les persones que intervenen no se senten responsables dels mateixos i per tant no aprenegen i establisquen mecanismes de control per a evitar-los en el futur. El fet que dos de les tres persones que estan en la secció siguen nomenaments temporals (interinitat i de millora d'ocupació) fa que encara siga més necessari establir formalment el detall i distribució de tasques i responsabilitats en els procediments legals d'autorització establits i regulats en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, sobre Ordenació del Transport Terrestre i normativa de desenvolupament, especialment, el Reial decret 443/2001, de 27 d'abril, sobre condicions de seguretat en el transport escolar i de menors; així com la llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana, entre una altra normativa d'aplicació.

Recomanacions:

1. Quant a l'organització del treball.

Aquesta inspecció considera que s'haurien de modificar determinades condicions de l'entorn de treball per representar un risc de conflicte, en particular, es proposa que es procedisca a revisar i documentar els procediments d'autorització (APE) de servei de transport regular de viatgers d'ús especial escolar i de grups homogenis amb la finalitat de detallar les tasques, mesures de control i supervisió i realitzar una distribució clara i adequada d'aquestes. En aquesta revisió del procediment seria necessari, a més, establir els mecanismes que garantisquen una correcta comunicació entre totes les persones que intervenen en la tramitació, amb la finalitat d'evitar situacions en les quals l'únic mitjà de comunicació entre membres d'un equip es reduïska a l'enviament de missatges escrits, situació que, segons el parer d'aquesta inspecció, no hauria de mantindre's. L'elaboració d'aquest manual de procediment o document similar hauria d'impulsar-se per la Prefectura del Servei Territorial de Transports, com a responsable de la signatura de les resolucions d'autorització, no obstant això, atés que és un procediment que també és gestionat pels altres serveis territorials, es considera que en la seua elaboració hauria d'intervindre també, l'òrgan directiu competent per la matèria. D'altra banda, en paral·lel, es recomana que s'estudien



mesures per a simplificar o agilitar el procediment, com és la possibilitat d'introduir controls automatitzats per a comprovar alguns dels requisits que són necessaris per a aprovar les autoritzacions sol·licitades, com, per exemple, mitjançant la interconnexió de l'aplicació de gestió amb altres sistemes d'informació, la qual cosa a més reduiria les possibilitats d'error humà. En cas de mantindre's la conflictivitat en el clima laboral haurà d'abordar-se des d'estratègies de mediació que poden ser facilitades mitjançant la sol·licitud d'intervenció de la Unitat de Resolució del Conflictes (URC) competent. D'altra banda, respecte de l'organització del treball, també es considera que cal tindre en compte que la incorporació de personal a una unitat, més encara si implica un canvi funcional horitzontal o vertical, comporta un període de temps d'adaptació a les noves funcions, tasques i responsabilitats en l'àmbit competencial de l'òrgan al qual està adscrit i de la unitat administrativa en la qual s'integra, període la duració del qual serà major o menor en funció de la complexitat de les funcions a realitzar. Transcorregut el qual, aquesta adaptació, és susceptible de ser valorada per l'òrgan competent aplicant la normativa en matèria de Funció Pública.

2. Quant al procediment d'amortització

A la vista que les causes que motiven la sol·licitud d'amortització del lloc que ocupa la denunciant i la creació d'un nou lloc d'administració especial, segons l'escrit inicial de 30 de desembre de 2021, són les de poder exercir adequadament les funcions d'adreça dels serveis públics en particular de les concessions de transports i tenint en compte l'exposat per la cap del Servei Territorial de Transports que no és una necessitat immediata ni urgent, donada la litigiositat existent sobre els projectes de servei públic i el temps que requereix la tramitació de la licitació de les concessions, aquesta inspecció considera que sembla no existir justificació de la urgència i hauria de replantejar-se l'oportunitat de seguir en l'actualitat amb aquesta tramitació. D'altra banda, cal tindre en compte que l'article 122.7 de la Llei 4/2021, de 16 d'abril, de la Generalitat, de la Funció Pública Valenciana amb la seua remissió a l'article 18.8 c) de la mateixa Llei, estableix que el cessament del personal en millora d'ocupació es produirà, entre altres causes, "per" l'amortització del lloc de treball. Pel que aquesta inspecció considera que no ha d'haver-hi un cessament preventiu "per a" amortització del lloc, sinó que el cessament ha de vindre lligat i ser conseqüència jurídica de la resolució de l'amortització efectiva del lloc. En un altre cas es podria donar la situació que s'iniciara la tramitació de l'amortització, se cessara la persona que l'ocupa i després no s'aprovara aquesta amortització per l'òrgan competent que és diferent al proponent per no considerar prou justificada la proposta."



Cinqué. En data 3-3-2022 la Sotssecretaria de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat comunica:

“En relació amb l'assumpte (amortització del posat núm. 6358 per a la creació, amb el crèdit generat, d'un lloc totalment diferent, adaptat a les necessitats actuals del Servei Territorial de Transports de València) s'informa:

1r. Les consideracions traslladades a aqueixa Direcció General amb data 25 de gener de 2022, respecte a les al·legacions presentades per l'ocupant del citat lloc 6358 dins del tràmit d'audiència, van ser així mateix traslladades a la interessada perquè en prengueu coneixement, informant-la de la suspensió de la tramitació del seu cessament en tant finalitzara la investigació de la Inspecció General de Serveis i en funció del que aquesta concloguera. Finalitzades les actuacions de la Inspecció General de Serveis, se'ns ha donat trasllat de l'escrit de conclusions i recomanacions que s'adjunta, revisat el qual, aquesta Sotssecretaria determina que ha de continuar el procediment d'amortització i creació de llocs de treball, en els termes de la nostra proposta de data 30 de desembre de 2021, atés que els projectes de servei públic i la tramitació de les licitacions de les concessions s'han reactivat, per la qual cosa sí que existeix una urgència per comptar amb el nou lloc de treball. Referent a això, s'inclou més endavant la informació detallada facilitada per la cap del Servei Territorial de Transport de València, responsable directa i, al mateix temps, beneficiària, del nou lloc que es pretén crear, la prefectura de Secció de Gestió de Serveis Regulars de Transport, un lloc de naturalesa funcional, sector Administració Especial. No obstant l'anterior, respecte al cessament de la Sra. Sánchez-Cutillas, aquesta Sotssecretaria està d'acord amb la Inspecció General de Serveis que no ha d'haver-hi el que qualifica com a «cessament preventiu “per a” amortització del lloc, sinó que el cessament ha de vindre lligat i ser conseqüència jurídica de la resolució de l'amortització efectiva del lloc», per la qual cosa es prega ens siga comunicada amb la suficient antelació la data en què tindrà efectes aquesta amortització, a fi de formalitzar, per part nostra, el cessament de l'actual ocupant del lloc 6358.

2n. D'altra banda, les mateixes consideracions traslladades a aqueixa Direcció General amb data 25 de gener de 2022, respecte a les al·legacions presentades en el tràmit d'audiència van ser comunicades a la interessada amb data 3 de febrer de 2022, al que la Sra. Sánchez-Cutillas respon el 9 de febrer amb el que ella denomina «Escrit d'Aclariment», el qual també s'adjunta. En aquest, considera la interessada que en les consideracions fetes sobre les seues al·legacions aquesta Sotssecretaria incorre en diversos errors de fet que sol·licita siguen rectificats. Sobre aquest tema, cal indicar:



A. La Sra. Sánchez-Cutillas escriu literalment: «s'afirma que en les meues al·legacions de data 13 de gener [...] parle de funcionari laboral, quan vaig citar expressament funcionari d'administració especial, pregue que ho rectifiquen». Revisades les seues al·legacions de data 11 de gener de 2022, en l'apartat denominat «SEGONA» afirma literalment «Que la sol·licitud de la qual se m'ha donat trasllat, tal com he indicat, pretén l'amortització de la plaça que ocupe, d'administració general, i creació d'una plaça de naturalesa laboral», al que afig: «Totes les condicions que s'exposen per a justificar la creació d'una plaça de naturalesa laboral [...]»; i continua en el mateix apartat: «Assenyalar que tant les condicions i les atribucions del contingut de la plaça descrites en la motivació de la creació d'un lloc de treball de naturalesa laboral, ja s'estaven realitzant per les diferents persones que han ocupat aquesta plaça, i que més d'unes atribucions de caràcter laboral, es descriuen unes atribucions clarament de caràcter administratiu, per la qual cosa per la naturalesa del lloc no s'adequa al perfil d'un funcionari laboral». En l'apartat de les seues al·legacions denominat «CINQUÉ» afirma de nou: «Resulta un inútil despropòsit, una actuació anacrònica i totalment fora de context, reemplaçar aquest lloc per un de naturalesa laboral [...]».

En el «SOL·LICITE»: «[...] deixen sense efecte la resolució de data 30 de desembre de 2021, per la qual s'acorda amortitzar la meua plaça, per a crear una altra de naturalesa laboral [...]». I en l'«ALTRESSÍ DIC»: «[...] motivar la creació d'una plaça laboral [...]». A la vista de les transcripcions literals incloses en els paràgrafs anteriors, no hi ha res a rectificar.

B. Afirma literalment la Sra. Sánchez-Cutillas en el seu Escrit d'Aclariment: «En el punt 2n, També s'al·lega que la meua consideració de nul·litat de ple dret al contingut de la plaça d'administració especial que es pretén crear, són totes elles una sèrie de funcions que no es recull en la proposta. Això és totalment incert, ja que em vaig limitar a copiar i pegar les atribucions amb la qual es pretén dotar a la nova plaça de l'escrit, per la qual cosa totes elles, estaven en la proposta». Cal deduir que la interessada qualifica de funcions tècniques al contingut del motiu primer de la nostra Sol·licitud i memòria justificativa de la proposta de creació i amortització de llocs de treball en la Direcció Territorial de València, Servei Territorial de Transport, de data 30/12/2021. Aquesta proposta es basava en les següents motius: en primer lloc, la normativa aplicable; en segon lloc, les concessions de transport; finalment, en tercer lloc, el canvi sobrevingut de funcions del lloc de treball 6358; tot això, i en l'exercici legítim de la potestat d'autoorganització de l'Administració, justificava la desaparició d'un lloc de treball d'Administració General, sense un contingut determinat per cap titulació acadèmica, per a comptar, en el seu lloc, amb un lloc d'Administració Especial destinat a ser ocupat per un Enginyer de Camins, Canals i Ports o un Enginyer Industrial. Així, l'extens apartat Primer de la motivació de la proposta de 30/12/2021 no al·ludeix a funcions a exercir en el nou lloc la classificació del qual es pretén, sinó que es limita a recollir una mostra de la



nombrosa normativa en matèria de transport, amb un marcat caràcter tècnic i cada vegada major pes específic en el conjunt de les disposicions aplicables, la qual cosa, raonablement, justifica la dotació d'un lloc d'Administració Especial per a la comprensió, interpretació i aplicació de tan prolixa i complexa matèria. C. La Sra. Sánchez-Cutillas introdueix a continuació les funcions del nou lloc, que ella denomina administratives, per oposició a les quals considerava funcions tècniques, i que ja ha quedat aclarit que no eren sinó una mostra de la normativa aplicable. En referència a aqueix segon tipus de funcions («administratives») insisteix la interessada que són les que ella està ja desenvolupant. Sobre aquest tema, tan sols reiterar que segons la informació facilitada per aqueixa Direcció General de Funció Pública, les funcions del posat núm. 6358 són «Informe i proposta de resolució d'expedients de transport públic regular d'ús especial», sent les funcions a atribuir al nou lloc sol·licitat, a més de les pròpies dels cossos als quals estarà adscrit, les següents:

- Desenvolupament de les funcions de gestió tendents a l'atorgament de les autoritzacions administratives, així com el control i seguiment de les condicions de prestació dels serveis de transport públic d'ús general i especial d'àmbit supramunicipal.
- Estudi i proposta, previ informe de les Entitats Locals titulars de la via, per a fixació dels punts de parades dels serveis de transport per a mantindre una adequada qualitat i seguretat de servei.
- Redacció i aprovació dels documents de condicions tècniques de prestació dels serveis públics de transport existents en l'àmbit provincial.
- Control del compliment de les condicions de prestació dels serveis públics de transport, especialment, dels itineraris, vehicles, les parades i execució de calendari i horari establert en els projectes de servei públic.
- Control del compliment per les empreses de transport de les condicions d'accessibilitat del sistema de transport públic de viatgers.
- Elaboració d'informes tècnics i estadístiques relacionades amb l'explotació dels serveis de transport públic d'ús general o especial.

D. La Sra. Sánchez-Cutillas insisteix en les manifestacions contingudes en el seu escrit de data 09/02/2022 en què les funcions del nou lloc «han de realitzar-se per un funcionari d'administració general, com porta fent-se des de la creació de la plaça, fa més de 30 anys». Sobre aquest tema no cap sinó remetre's de nou al canvi operat en les funcions del lloc descrit en els apartats anteriors. I és que no sols les funcions no són les mateixes de fa trenta anys, tampoc ho és l'Administració actual, ni la normativa aplicable en la matèria.



E. Tampoc és cert, com afirma la interessada, que en la classificació del nou lloc no s'especifiquen els coneixements tècnics que ha de reunir el personal que ocupe aquest lloc, ja que la nova prefectura de Secció de Gestió de Serveis Regulars de Transport queda adscrita als següents cossos definits per la Llei 4/2021, de 16 d'abril, de la Generalitat, de la Funció Pública Valenciana:

- A1-04-03, Cos Superior Facultatiu, Enginyeria en Camins, Canals i Ports, amb requisit Títol d'enginyeria en Camins, Canals i Ports o grau més màster que habilite per a l'exercici de la professió d'enginyeria de Camins Canals i Ports.
- A1-04-04, Cos Superior Facultatiu, Enginyeria Industrial, amb requisit Títol d'enginyeria Industrial o grau més màster que habilite per a l'exercici de la professió d'enginyeria industrial.

Tots dos cossos corresponen doncs a professions regulades, que compten amb un títol habilitant, normativa de la professió regulada, així com els plans d'estudis corresponents.

F. Sol·licita així mateix la Sra. Sánchez-Cutillas aclariment sobre «que competències tècniques sobre el servei públic té atribuïdes la Generalitat Valenciana», no resultant-li suficient el contingut de la Sol·licitud i memòria justificativa de la proposta de creació i amortització de llocs de treball en la Direcció Territorial de València, Servei Territorial de Transport, de data 30/12/2021. Cal puntualitzar en aquest tema que es tracta de les competències pròpies de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, no de competències pròpies de la Generalitat Valenciana, i que les mateixes es troben recollides en el Decret 177/2020, de 30 d'octubre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament orgànic i funcional d'aquesta Conselleria i l'Ordre 2/2021, de 16 de març, que ho desenvolupa. En aplicació d'aquestes competències i a l'empara del principi d'autoorganització, aquesta Conselleria té la suficient capacitat com per a discernir quins llocs han de ser d'Administració General i quins d'Administració Especial, això en una Conselleria en la qual quasi la meitat dels llocs de treball estan classificats en el sector d'Administració Especial o Indistint.

G. Finalment, respecte als successius recursos presentats per la Sra. Sánchez-Cutillas, no van ser presos en consideració davant l'absència, no sols de cap resolució, sinó ni tan sols d'un acte de tràmit qualificat. De conformitat amb el que es disposa en l'article 21 del Decret 56/2016, de 3 de maig, del Consell, pel qual s'estableixen els criteris generals per a la classificació dels llocs de treball, i el procediment d'elaboració i aprovació de les relacions de llocs de treball de l'Administració de la Generalitat, la resolució del procediment de creació, modificació i supressió de llocs de treball correspon al conseller o a la consellera amb competències en matèria de funció pública o òrgan en qui delegue.



3r. Com ja s'ha al·legat reiteradament, aquesta modificació es realitza en virtut de la potestat d'autoorganització de l'Administració i obeeix a la necessitat de comptar amb personal amb coneixements tècnics, a fi de donar major rigor i encert a l'hora de prendre les decisions en la gestió dels serveis públics de transport encomanats. Referent a això, i segons informa la cap del Servei Territorial de Transport de València, al llarg de 2020 i 2021 s'han anat aprovant quasi la totalitat dels Projectes de Servei Públic dels nous serveis concessionals de transport públic de la Comunitat Valenciana, només queda publicar les actualitzacions dels serveis CV-104 i CV-105 el que es preveu realitzar aquest mes de febrer. Per tant, ja s'ha determinat tot el nou mapa concessional de la Comunitat Valenciana, i ja es coneix la configuració dels futurs serveis públics de transport en tot el seu recorregut i característiques.

En conseqüència, atés que al Servei Territorial de Transports de València, per disposició de l'Ordre 2/2021, de 16 de març, de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, per la qual es desenvolupa el Decret 177/2020, de 30 d'octubre, del Consell, pel qual s'aprova el Reglament orgànic i funcional de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, li correspon l'acompliment de les funcions de direcció d'aquests serveis que la llei estableix en relació amb els serveis públics de transport, resulta urgent iniciar ja el coneixement, tant de la legislació sectorial d'aplicació com les característiques tècniques (recorreguts, itineraris, vehicles, parades, infraestructures de transport, calendari, matriu de trànsits, accessibilitat, etc.) de cadascun dels serveis públics que componen el mapa concessional valencià. Davant aquest ordre de coses, la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, per Resolució de 25 de març de 2021, sobre delegació de signatura en les persones titulars de les prefectures dels serveis territorials del Transport, ja va acordar delegar en els Serveis Territorials de Transport, en relació amb el transport regular de viatgers d'ús general:

1. L'autorització de parades i modificació de les existents.
2. L'adscripció de vehicles a les concessions. Quan la concessió transcórrega per més d'una província, l'exercici de les funcions es realitzarà pels serveis territorials de Transport de la província l'àmbit territorial de la qual pel qual transcórrega siga major. Tenint en compte que existeixen tres projectes de servei públic de transport que ja han eixit a licitació i que en breu es trauran quatre més, que actualment estan sent sotmesos a informe de la Intervenció, i que l'objectiu que s'ha fixat la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible és que estiguen tots els projectes publicats en els pròxims sis mesos, és de summa importància tindre configurada la Secció que s'ocuparà de dur a terme la labor encomanada amb la finalitat de tindre preparat i format al personal adequat abans que es posen en marxa els serveis projectats, comptant, al més prompte possible, amb un tècnic d'Administració Especial. També des de la Subdirecció General de



Transport de la citada Direcció General d'Obres Públiques, Transports i Mobilitat Sostenible s'ha fet arribar a aquesta Sotssecretaria informació sobre el control de l'explotació en les noves concessions de servei públic regular de transport de viatgers, de la qual es desprén el caràcter eminentment tècnic en les comprovacions a realitzar que reforça i fonamenta el canvi instat per a la prefectura de Secció.

Així, els nous contractes de concessió de serveis públics de transport per carretera titularitat de la Generalitat, incorporen una sèrie d'innovacions que faciliten el control, entre altres, dels següents aspectes i magnituds relatives a l'explotació dels serveis contractats:

- Nombre de viatgers;
- Validació de títols de transport per tipus i línia del servei;
- Caracterització de la demanda en cadascuna de les línies que formen part del servei;
- Ingressos per la venda de títols de transport;
- Compliment d'expedicions i horaris; i
- Compliment dels compromisos d'adscripció de mitjans materials i humans al contracte.

Això permet al seu torn, per exemple, traslladar a les persones usuàries del servei informació en temps real sobre els serveis de transport, millorant la qualitat del servei prestat als ciutadans, tindre un millor coneixement de la demanda de transport de cara a planificar l'oferta de transport públic, incrementar la transparència en la prestació del servei, i permetre un seguiment i control dels contractes en execució més eficaç i eficient, mentre s'automatitza el subministrament de dades per part dels operadors. Els Projectes de Servei Públic de Transport de les noves concessions de la Generalitat, inclouen els requeriments de les esmentades innovacions, que es concreten fonamentalment en determinacions entorn dels sistemes d'ajuda a l'explotació (SAEs), la monètica i la integració de tots dos (SAE-Monètica).

- SAE

El sistema d'ajuda a l'explotació permet bàsicament conèixer la geolocalització de cadascun dels vehicles que presten el servei a cada moment. Està basat en sistemes de localització geoposicionada per satèl·lit i comunicacions de dades d'última generació, i proporciona informació en temps real. Els vehicles que presten el servei han d'estar dotats d'un equip embarcat, amb les interfícies mínimes necessàries per a la seua connexió amb la resta dels elements embarcats (Monètica) i amb el SAE Informatiu de Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible (*SITM), en particular amb *GVInterbus , sistema de coordinació dels SAE dels



operadors de transport públic interurbà de viatgers gestionat pel Centre de Gestió de Serveis de Suport a la Mobilitat de la Generalitat (CEGESEM).

El posicionament GPS, registrat cada 10", així com tota la informació relacionada amb el servei i el ticketing, que han d'estar totalment integrats, s'envien amb una cadència configurable (30" per defecte) al SITM per a la seua anàlisi i procés. El posicionament és clau per al correcte funcionament d'altres dispositius d'abornament, com la gestió, actualització i emissió de les locucions per a oferir informació del servei, l'enviament de dades al Centre de Control perquè en prengueu coneixement en temps real, la descàrrega de fitxers de vendes realitzades per GPRS/3G directament al Centre de Control, o la comunicació amb el sistema de ticketing per a càrrega de noves programacions i microprogramari. La transmissió de dades per part del SAE de l'operador permet a més avaluar la qualitat del servei i la seua relació amb altres operadors i sistemes, planificar millor la coordinació amb altres maneres de transport, i informar el viatger sobre els passos per parada estimats amb suficient antelació i precisió, a través d'aplicacions (per ex. GVenruta) i panells informatius situats en parades o estacions. La informació és enviada al SITM a través d'una interfície de dades, tipus web service o similar, usant un format definit per la Generalitat (GVA), elaborat a partir dels protocols i estàndards internacionals Transmodel (CEN TC278, EN12896) – SIRI (EN15531 1-5) - NetEx (CEN 16614). L'operador pot consultar en el SITM la informació enviada de les seues línies i vehicles.

- MONÉTICA

Els equips i sistemes de taquillatge emprats en el servei són independents de l'equip embarcat de localització per a evitar punts de fallada única, però han d'estar connectats i integrats per a aconseguir la funcionalitat completa requerida. L'operador ha de dotar a tots els vehicles inclosos en el Contracte amb l'equipament necessari per al cobrament del trajecte corresponent, tant a través de la targeta interoperable MOBILIS com per les maneres i mitjans de pagament d'última generació que s'implementen al llarg del contracte, en les condicions acordades per a la integració del transport públic. Aquest equipament ha de tindre connexió amb l'equipament embarcat de localització segons protocol existent, amb l'objectiu de poder enviar informació en temps real al Centre de Control de la Generalitat amb dades reals de l'ocupació del vehicle, i permetre descarregar diàriament la informació de ticketing al Centre de Control, entre altres funcionalitats.

Tant les operacions individuals com les dades acumulades són enviats a través del canal de comunicació del SAE:

- Les dades d'operacions individuals són enviats al sistema central Mòbilis SIGAPUNT, incloent els tiquets senzills, bitllets QR, validacions TESC i validacions EMV.



- Les dades acumulades de vendes del servei s'envien al SITM, a través del protocol SAE especificat per la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat Sostenible, desglossats per parades, tipus de mitjans de pagament, suports i títols utilitzats i altres dades que s'estimen oportuns

- INTEGRACIÓ SAE-MONÉTICA

Els sistemes de Monética i de SAE estan plenament integrats per a permetre l'adequada gestió del servei. En particular:

- El sistema SAE transfereix tant la informació de configuració general del servei (línies, parades, títols de transport, llistes, etc.) com la de caràcter particular (línia a utilitzar, servei, conductor, posició, etc.).

- L'equipament de Monética es configura per a tarifar correctament als usuaris en funció de la posició de la parada, i trasllada totes les operacions realitzades (validació en tots els mitjans de pagament, anul·lacions, recàrregues, operacions executades de llista, rebutjos, transaccions incompletes, etc.) tant a nivell individual com agrupat (per línia, parada, mitjà de pagament, suport i títol) al SAE perquè ho envie al sistema que corresponga.

La solució integrada de Monética-SAE ha de ser tal que els mateixos equips, aplicacions i comunicacions donen suport tant a les operacions de transport regular com a la demanda, sense canvi de maquinari o programari. L'anterior és tan sols una part de la informació facilitada, però proporciona una idea del grau de tecnicisme aconseguit en el seu contingut. En conseqüència, se sol·licita la continuació de la tramitació iniciada respecte a les modificacions proposades amb data 30 de desembre de 2021, per considerar-les correctes després de totes les vicissituds esdevingudes en la present tramitació”.

Sisé. En data 17-1-2022 , es va remetre a la Direcció General de Pressupostos, la comunicació prèvia de creació del lloc, prevista en l'article 26.6 de la Llei 1/2015, i transcorregut el termini de 20 dies sense que s'hagen formulat al·legacions, es continua amb el procediment de creació del lloc.

FONAMENTS DE DRET

Primer. La classificació del lloc compta amb els elements i s'ajusta als criteris establits en la Llei 4/2021 i Decret 56/2013.

Segon. La creació del lloc de treball s'ha tramitat seguint el procediment previst en els articles 19 i següents del Decret 56/2013.



Tercer. De conformitat amb el que disposa l'article 26.6 de la Llei 1/2015, de 6 de febrer, de la Generalitat, d'Hisenda Pública, del Sector Públic Instrumental i de Subvencions, en la seua redacció donada per l'article 18 de la Llei 21/2017, de 28 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat, la creació/creacions dels llocs de treball, no suposa increment de la despesa en el capítol I, ja que queda compensada amb l'amortització del/s lloc/s de treball que s'ha proposat.

Quart. D'acord amb el que preveu l'article 3.3 de l'Orde 1/2018, de 23 de març, de la Conselleria d'Hisenda i Model Econòmic, i de la Conselleria de Justícia, Administració Pública, Reformes Democràtiques i Llibertats Públiques, per la qual s'establixen els procediments d'autorització en matèria de despeses de personal de la Generalitat, els llocs de treball a amortitzar que financen la creació del/s lloc/s, pertanyen al mateix sector de personal i es troben adscrits al mateix programa pressupostari.

Cinquè. D'acord amb el que disposen els articles 8 i 41 de la Llei 4/2021, de 16 d'abril, de la Generalitat, de la Funció Pública Valenciana, la creació, modificació o supressió dels llocs de treball serà efectuada pel conseller o consellera competent en matèria de funció pública, i s'incorporarà a les corresponents relacions de llocs de treball o altres instruments d'ordenació.

De conformitat amb tot el que s'ha exposat, i fent ús de la competència que tinc atribuïda per l'article 4 del Decret 172/2020, de 30 d'octubre, del Consell, d'aprovació del Reglament orgànic i funcional de la Conselleria de Justícia, Interior i Administració Pública,

Vistos els fets i fonaments de dret citats

RESOLC

Crear el lloc de treball que tot seguit s'indica, que s'incorpora a la relació de llocs de treball de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, amb efectivitat de 16-4-2022:

Denominació	CAP SECCIÓ GESTIÓ DE SERVEIS REGULARS DE TRANSPORT
Número de lloc	39328
Centre de destinació	DIRECCIÓ TERRITORIAL VALÈNCIA
Localitat lloc	VALÈNCIA
Naturalesa	FUNCIONARIAL
Sector	ESPECIAL
Grup/Subgrup	A1
Cossos/Escala/APF	A1-04-03. - Enginyeria en Camins, Canals i Ports



	A1-04-04. - Enginyeria Industrial
Complement de destí	24
Complement específic	E042
Programa Pressupostari	513.30
Forma de provisió	CONCURS
Funcions	-Les funcions previstes amb caràcter general en la llei per al grup, subgrup, o agrupació funcional professional en la qual es classifica el lloc, que s'exerciran en relació amb el cos/escala/APF i, en el seu cas APT, a la qual s'adscriba el lloc, el seu nivell de responsabilitat, l'òrgan d'adscripció, i l'àmbit funcional i material de la unitat administrativa en la qual s'integre. - Les regulades en la normativa de classificació de llocs de treball.

Contra aquesta Resolució, que posa fi a la via administrativa, es podrà interposar potestativament recurs de reposició davant del mateix òrgan que ha dictat l'acte, en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la notificació, d'acord amb el disposen els articles 123 i 124 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del Procediment Administratiu Comú de les Administracions Públiques, o bé recurs contenciós-administratiu en el termini de dos mesos davant el Jutjat del contenciós competent, d'acord amb el que disposen els articles 8 i 14 de la Llei 29/1998, de 13 de juliol, reguladora de la Jurisdicció Contenciosa-administrativa, sense perjudici de qualsevol altre que estime procedent.

València

13 ABR. 2022

La consellera de Justícia, Interior i Administració Pública
(P.D.F. Resolució 18/09/2015)
El director general de Funció Pública

INTERVENIDO DE CONFORMIDAD
Art. 102 de la Ley 1/2015 de 6 de febrero, de la Gestión de la Hacienda Pública, del Sector Público y de Subvenciones

Fecha

11 ABR 2022

EL INTERVENIDOR DELEGADO

Fdo.: Juan Antonio García López



David Alfonso Jarque

