

**Acta**  
**Sesión Ordinaria Junta Gobierno Local de 29-12-2022.**

---

**A C T A**  
**DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA Y URGENTE CELEBRADA POR LA**  
**JUNTA DE GOBIERNO LOCAL EL DÍA 29 DE DICIEMBRE DE 2022.**

**SRES. ASISTENTES:**

**Alcaldesa-Presidenta**

D<sup>a</sup> María Concepción Brito Núñez

**Tenientes de Alcalde:**

D<sup>a</sup> Hilaria Cecilia Otazo González

D. Jorge Baute Delgado

D<sup>a</sup> Margarita Eva Tendero Barroso

D<sup>a</sup> Olivia Concepción Pérez Díaz

**Secretario:**

D. Octavio Manuel Fernández Hernández.

En Candelaria, a 29 de diciembre de dos mil veintidós, siendo las 10:35 horas, se constituyó la Junta de Gobierno Local en primera convocatoria en la Sala de reuniones de la Casa Consistorial bajo la presidencia de la Sra. Alcaldesa, Doña María Concepción Brito Núñez, con asistencia de los Sres. Tenientes de Alcalde expresados al margen, al objeto de celebrar sesión ordinaria y tratar de los asuntos comprendidos en el orden del día de la convocatoria.

Asiste el Secretario General del Ayuntamiento D. Octavio Manuel Fernández Hernández.

**Declarada abierta la sesión por la Presidencia, se pasó al estudio de los temas objeto de la misma.**

**A) PARTE RESOLUTIVA**

**1.- - Pronunciamiento de la urgencia.**

**Se precisa convocatoria en sesión extraordinaria urgente debido a que hay que tramitar de manera urgente la firma del convenio con el Cabildo para la financiación del servicio del Transporte Urbano de personas.**





## **2.- Expediente 12985/2021. Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria en relación a la prestación por este último del servicio de Transporte Urbano y a la Demanda de las Personas Viajeras por Carretera.**

**Consta en el expediente propuesta de la Alcaldesa-Presidenta, de fecha 28 de diciembre de 2022, cuyo tenor literal es el siguiente:**

“Dña. María Concepción Brito Núñez, en calidad de Alcaldesa Presidenta, al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, así como en la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local formula,

### **Propuesta de aprobación del Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria en relación a la prestación por este último del servicio de Transporte Urbano y a la Demanda de las Personas Viajeras por Carretera**

Habida cuenta de que el Transporte a la Demanda es un servicio público, basado en una forma de gestión y organización del transporte público regular de las personas viajeras de uso general por carretera mediante las nuevas tecnologías de la información, cumple una función esencialmente social, proporcionando un transporte lo más adecuado a las necesidades de las usuarias y usuarios, optimizando los recursos empleados tanto de la Administración como de los operadores de transporte, ya que opera fundamentalmente en zonas, rutas, expediciones alejadas y/o peor comunicadas así como en franjas horarias en las que no se justifica económicamente la existencia de un sistema de transporte convencional, pero que sin embargo da servicio a una parte de la ciudadanía que realmente lo precisa dadas sus especiales circunstancias.

Es por ello que el Transporte a la Demanda es un sistema en el que el servicio se planifica porque las personas usuarias han interactuado con la Administración y con el operador de transporte para hacer llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos, de forma que no se realizan recorridos innecesarios. Si una expedición no tiene reservas, el servicio no se realiza, evitando que un vehículo recorra vacío las localidades implicadas y, por otra parte, si hay reservas, pero éstas no afectan a todas las localidades del servicio, el vehículo solo efectúa el recorrido necesario para servir a dichas localidades, todo ello prestando además especial atención a las personas en situación de vulnerabilidad, personas con diversidad funcional y personas de edad avanzada.

Asimismo, este sistema de transporte prioriza y refuerza del transporte público en el municipio, favorece un uso racional del vehículo privado e incluso lo minimiza considerablemente, constituyendo una de las acciones fundamentales a favor mitigación del cambio climático, a través de la reducción de la huella de CO2, mejorando la calidad del aire, reduciendo los efectos







## EXPONEN

*El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria suscribieron en mayo de 2008 Convenio de Colaboración para la implantación de un transporte a la demanda en Taxis accesibles de uso compartido con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011.*

*Una vez concluido el plazo, se ha intentado renovar dicho Convenio con el Cabildo Insular para mantener este singular servicio de transporte sin conseguir respuesta positiva por parte de la Administración Insular, por lo que el Ayuntamiento se ha hecho cargo durante los últimos 10 años de mantener este servicio mediante un sistema de compensación determinada y abonada en función de estimaciones respecto a los costes de explotación y costes de oportunidad de los transportistas.*

*Desde abril de 2012 hasta agosto de 2021, el citado servicio de transporte urbano a la demanda se configuraba como un sistema mixto en el que dos líneas son prestadas por vehículos accesibles de más de nueve plazas y otras dos son prestadas por taxis accesibles de uso compartido. Actualmente son 7 las líneas que posee este servicio urbano, transportando una media mensual de aproximadamente 10.000 usuarios, recorriendo un total mensual de aproximadamente 25.600 km. de lunes a domingo, festivos incluidos.*

*Consta Acuerdo Marco del Consejo de Gobierno Insular, de fecha 14 de mayo de 2019, por el cual se aprueba el marco jurídico-económico para la implantación de un servicio de transporte público a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido a través de Convenios suscritos con los Ayuntamientos, dónde se establece una compensación económica dual a los operadores, constituida por una parte variable, determinada y abonada por el Cabildo Insular de Tenerife y otra establecida y liquidada por los respectivos Ayuntamientos. La Tarifa de Compensación inicial, que será abonada por la Corporación Insular a las y los transportistas por cada validación realizada por las personas usuarias del servicio, se establece en 1,45 euros.*

*Tras reuniones mantenidas con el Director Insular de Movilidad del Cabildo de Tenerife, se plantea la necesidad de incluir en dicha colaboración una reordenación de las líneas de transporte que su operador TITSA realiza en el municipio, habida cuenta de que existe solapamiento con las líneas que realizan los operadores del Ayuntamiento, Transportes de Guaguas La Esperanza y UTE Taxi Compartido de Candelaria. El acuerdo alcanzado en este sentido tiene como finalidad garantizar la adecuada prestación del servicio al usuario del transporte público y mejorar la eficacia de los recursos públicos dedicados a dicho fin.*

*La competencia municipal para la prestación del servicio urbano de transporte de viajeros por carretera viene fundamentada en el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, desarrollada en nuestra Comunidad Autónoma mediante la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, cuyo artículo 45 establece el carácter permanente y uso general que debe tener el transporte regular de viajeros por carreteras y lo define como un servicio esencial, añadiendo en su artículo 57 que el transporte urbano será aquel que se desarrolla dentro del término municipal, entre núcleos de población consolidados o determinados reglamentariamente. Éste mismo artículo, conjuntamente con el artículo 8 de la norma, establece las siguientes competencias municipales:*

- *Regulación planificación, administración, financiación y gestión.*





- *Gestión, inspección y sanción*
- *Ordenación de los servicios, el establecimiento del régimen tarifario, con sujeción a la normativa general sobre precios.*
- *Delegaciones de competencias CAC y CIT siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal*
- *Podrá participar en la financiación del transporte público regular de viajeros en los términos que se acuerden.*
- *Podrá integrarse en el servicio público de transporte insular integrado previo acuerdo de las administraciones promotoras con el Cabildo Insular correspondiente, en el que se establecerán las obligaciones financieras de aquéllas.*

*La cooperación del Cabildo de Tenerife en la prestación por éste del servicio urbano, se fundamenta en la regulación de su marco competencial, así como de las relaciones interadministrativas, respetando la autonomía municipal reconocida por nuestra Constitución y el principio de lealtad institucional contemplado en el artículo 55 de la Ley 7/1985, de 7 de abril.*

*Los artículos, 36.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril y el 43.1 de esta Ley 14/1990, de 26 de julio, disponen que a los Cabildos Insulares les corresponden tanto la coordinación de los servicios municipales de la Isla, para garantizar su prestación integral adecuada en la totalidad del territorio insular; como la asistencia y cooperación jurídica, económica y técnica a los municipios.*

*El artículo 57 de la Ley 7/1985, según redacción dada por la Ley 27/2013, 27 diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración, establece en su apartado primero que “la cooperación económica, técnica y Administrativa... se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante los consorcios o convenios administrativos que suscriba”. Su apartado segundo añade que “la suscripción de convenios y constitución de consorcios deberá mejorar la eficiencia de la gestión pública, eliminar duplicidades administrativas y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”. Y su apartado tercero matiza que “la constitución de un consorcio solo podrá tener lugar cuando la cooperación no pueda formalizarse a través de un convenio y siempre que, en términos de eficiencia económica, aquélla permita una asignación más eficiente de los recursos económicos...”*

*En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece en su exposición de motivos, que el transporte a la demanda pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público. La regulación de esta figura en la citada ley es parcial y fragmentada, sin perjuicio de existir título jurídico suficiente, si se realiza una interpretación concordada de los artículos 67.1, 68.3, y 78 (transporte adaptado). Asimismo, el artículo 4.2. a) establece como objetivo la especial preferencia de la intervención pública a favor de aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.*

*En función de lo dispuesto en el artículo 77, apartado 1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo “Se considera transporte a la demanda los servicios de transporte regulares de determinadas categorías de pasajeros a petición de éstos, directamente o a través de entidades que los representen, o de las empresas en que trabajen, excluyendo a los demás pasajeros, de acuerdo con unas frecuencias, trayectos, paradas, incluso períodos temporales de prestación, previamente*





*pactados y determinados. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapte a las necesidades variables de los pasajeros”.*

*Asimismo, la citada ley en su artículo 68 apartado 3 establece que “Como excepción al régimen expuesto, quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de servicios de taxi y dentro del ámbito territorial al que se refiera podrán prestar los servicios de transporte a la demanda a que se refiere esta Sección. No obstante, la realización de esta clase de servicios no puede computarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de transporte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros”.*

*En Derecho comparado existen varios ejemplos de transporte a la demanda, como la Ley 14/2005 de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, que establece su regulación en el Capítulo I del Título III de la misma; en la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia y la reciente Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias que en su artículo 66, apartado 1 dispone que “aquellos transportes con bajo índice de utilización en los que sea previsible que una parte importante de sus expediciones carezcan de viajeros en la totalidad o parte de su recorrido podrán ser prestados en la modalidad de transporte a la demanda de conformidad con lo previsto en el contrato siempre y cuando tal circunstancia quede debidamente acreditada y así lo informe positivamente el Consorcio de Transporte”.*

*El Transporte a la Demanda es un servicio público basado en una forma de gestión y organización del transporte público regular de viajeros de uso general por carretera mediante las nuevas tecnologías de la información, cumple una función esencialmente social, proporcionando un transporte lo más adecuado a las necesidades de los usuarios y optimizando los recursos empleados tanto de la Administración como de los operadores de transporte, ya que opera fundamentalmente en zonas, rutas, expediciones, o franjas horarias en las que no se justifica económicamente la existencia de un sistema de transporte convencional.*

*El Transporte a la Demanda, consiste en un sistema en el que el servicio se planifica porque el usuario ha interactuado con la Administración y el operador de transporte para hacerle llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos.*

*En síntesis, con el Transporte a la Demanda se pretende que los vehículos que prestan los servicios públicos de transporte regular de viajeros y viajeras de uso general por carretera lleguen a las zonas más alejadas y peor comunicadas cuando sus habitantes realmente lo necesiten.*

*Además, el apartado 2 de la citada Ley 12/2018, de 23 de noviembre, establece que el Transporte a la demanda es “aquel cuya realización total o parcial se hace depender de una previa demanda manifestada expresamente por sus potenciales usuarios, de tal forma que, de no existir ninguna solicitud de desplazamiento para alguna de sus expediciones, ésta no se prestará en absoluto, y de existir únicamente demandas desde una parte de las localidades incluidas en sus tráficos, la expedición considerada no discurrirá por el resto de localidades en las que no se hubiera registrado ninguna demanda”.*





*Ello implica que los vehículos del Transporte a la Demanda no efectúan servicios o recorridos innecesarios, de modo que, si una expedición no tiene reservas, el servicio no se realiza, evitando que un vehículo recorra vacío las localidades implicadas y, por otra parte, si hay reservas, pero éstas no afectan a todas las localidades del servicio, el vehículo solo efectúa el recorrido necesario para servir a dichas localidades. Ello convierte al Transporte a la Demanda en un transporte verde debido a la gran cantidad de combustible que se ahorra y a la gran cantidad de toneladas de CO2 que se evita emitir a la atmósfera.*

*Por otra parte, la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, estableció el marco de referencia para ir progresivamente avanzando en la adopción e implantación de las medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución. No obstante, dicha ley ha sido derogada y sustituida por el Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que en su artículo 7 apartado 3 dispone, entre otros aspectos, que las administraciones públicas protegerán de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de movilidad.*

*Finalmente, el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.*

*En cuanto al instrumento jurídico a utilizar para la articulación de la presente colaboración interadministrativa, se acude a la figura del Convenio según lo definido y estipulado en los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.*

*En virtud de lo expuesto y, habida cuenta del interés mutuo de ambas entidades de celebrar el oportuno convenio de colaboración y financiación considerando el ejercicio de las competencias que en materia de transporte atribuidas a las mismas por la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, sus representantes proceden ahora a la formalización del referido convenio, conforme al texto aprobado por órganos competentes de ambas entidades que,*

## ESTIPULAN

**PRIMERA.-** *El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria acuerdan colaborar en la financiación del servicio de transporte urbano y a la demanda con vehículos accesibles en el término municipal de Candelaria, conectando el centro administrativo del municipio con las zonas de Barranco Hondo, Igueste de Candelaria, Araya, Las Cuevecitas, Malpaís y Playa La Viuda, estableciendo la adecuada coordinación entre las redes urbanas e interurbanas, tanto en los títulos de transporte, tarifas, transbordos, y frecuencias de los servicios.*

*Este servicio funcionará como líneas regulares con recorridos, paradas y horarios previamente establecidos, así como acceso individualizado de viajeros y pago de billetes por persona*





*transportada, así como un transporte singularidad para las personas con movilidad reducida y autorizadas por la corporación, según demanda del mismo.*

*Los horarios y frecuencias se irán adecuando atendiendo a la demanda estable como a la demanda ocasional que pueda surgir por motivo de fiestas, celebraciones y otros.*

*El Ayuntamiento de Candelaria regulará la estructura y condiciones del servicio urbano y establecerá las condiciones de prestación del servicio y sus modificaciones bajo el principio de coordinación con la red insular de transporte público.*

**SEGUNDA.** - *Los billetes y títulos de pago utilizables por los operadores del servicio urbano del municipio de Candelaria son inicialmente los utilizados en las líneas de guagua y tranvía (Título Monedero, Abono Joven, Estudiante Universitario, Bono Residente Canario, Tarjeta Infantil, Abono Senior, Abono Mensual Personas con Discapacidad, además de los títulos turísticos y títulos especiales y cualesquiera otros que formen parte de la red interurbana). No obstante, el Ayuntamiento de Candelaria podrá incluir, con cargo a sus recursos, el sistema de bonos que estime pertinentes en similitud a los ya establecidos en la red insular de transporte de viajeros de Tenerife.*

*El abono del viaje por parte de las personas usuarias se realizará siempre utilizando como medio de pago una tarjeta TEN+ válida y con saldo suficiente, en caso de títulos monederos, o recargada y en vigor, en caso de títulos temporales. Las/os transportistas no realizarán ningún tipo de recaudación en efectivo.*

*El equilibrio económico para las/os transportistas se logrará mediante un sistema de compensación dual constituido por una parte abonada por el Cabildo Insular de Tenerife, en función de los viajes realizados a través de una Tarifa de Compensación y otra que establecerán y abonarán los respectivos Ayuntamientos en base a sus estimaciones sobre costes de explotación y costes de oportunidad de las/os transportistas en sus respectivos municipios. **Así mismo se realizará una aportación por parte del Cabildo, de manera anual, a fin de atender los déficits operativos del servicio.***

*Los periodos máximos para realizar trasbordos entre taxi-guagua serán establecidos por el Consejo de Gobierno Insular, inicialmente se fijan en 90 minutos. El coste de los transbordos será sufragado por el Cabildo Insular de Tenerife.*

**TERCERA.** - *La Tarifa de Compensación inicial será de 1,45 euros por pasajera/o, independientemente del título multimodal o social utilizado.*

*El operador TITSA realizará la instalación, el mantenimiento y la lectura de las canceladoras que deben instalarse en los taxis y guaguas integrados en el servicio, emitiendo liquidación mensual de usuarios transportados y tipo de tarjeta utilizada.*

*TITSA deberá remitir copia de las liquidaciones mensuales al Ayuntamiento de Candelaria. Dichas liquidaciones permitirán tener un conocimiento analítico del nivel de uso del servicio, bonificaciones aplicadas y los colectivos afectados.*

**CUARTA.** - *Se faculta al Sr. Director Insular de Movilidad a las actualizaciones que en su caso procedan de los costes del presente Convenio.*





**QUINTA.** - Se permitirá y facilitará la coordinación y transbordo de las líneas urbanas municipales con la futura implementación de la solución de transporte a la demanda **TUWAWA**.

**SEXTA.** - Tras estudio detallado del mapa de transporte de la zona, se decide suprimir la línea 127 de servicio prestado por TITSA al comprobarse que los núcleos servidos por dicha línea ya están debidamente atendidos por las líneas urbanas existentes.

**SÉPTIMA.** - El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria establecerán las medidas de control y seguimiento del servicio que estimen convenientes, tanto mediante la utilización de los sistemas de monética como la realización de encuestas y el empleo de los servicios de Inspección de Transporte, Guardia Civil y Policía Local.

Los operadores del servicio y el Ayuntamiento de Candelaria deberán facilitar cuantos datos se precisen para un adecuado análisis de la explotación del servicio.

**OCTAVA.** - El Ayuntamiento de Candelaria asume las siguientes obligaciones:

- a. Implementar un número de teléfono, al objeto de que se pueda contratar los servicios de transporte a la demanda.
- b. Acondicionar las paradas del servicio de referencia, especialmente en lo que se refiere a la accesibilidad de los PMR. Asimismo, instalará marquesinas en las citadas paradas, realizando su explotación comercial, en su caso.
- c. Establecer las políticas de priorización del transporte público en el municipio, mediante la implantación de carriles segregados, preferencia en la señalización viaria y semafórica a favor del transporte público, así como una política de zona azul y aparcamientos disuasorios que favorezcan un uso racional del vehículo privado, que en cada caso procedan.
- d. Impulsar una campaña informativa del servicio, así como establecer la señalética en las paradas, indicando los puntos de correspondencia con las guaguas interurbanas y horarios del servicio.
- e. Implementar un logotipo del servicio que deberá estar incorporado en los vehículos de las y los taxistas adheridas/os. Se deberá destacar en el mismo “la colaboración del Cabildo Insular de Tenerife”.

**NOVENA.** - El Cabildo Insular de Tenerife asume las siguientes obligaciones:

- a) Procederá a la integración efectiva del servicio urbano de Candelaria facilitando el uso del sistema de monética a todos los vehículos de la Red del servicio urbano de Candelaria.
- b) Realizará el acondicionamiento y colocará marquesinas, así como señalará convenientemente las paradas de correspondencia que afecten a las guaguas interurbanas, singularmente las ubicadas en las carreteras insulares y en las correspondencias de la Autopista TF-1.

**DÉCIMA.** - A efectos de realizar el oportuno control de la puesta en marcha y desarrollo del presente Convenio, se creará una Comisión de Seguimiento formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento. Una persona representante del Cabildo y otra del





*Ayuntamiento de Candelaria tendrán que tener carácter político o de dirección de servicio. La presidencia será rotatoria y la secretaria será asumida indistintamente por personal del Cabildo o del Ayuntamiento. Así mismo asistirán a la Comisión de Seguimiento, si fuera precisa su asistencia, representantes de TITSA, operadores del servicio, y las/os técnicas/os y asesoras/es que se consideren convenientes.*

*Las funciones de la Comisión, serán entre otras:*

- Interpretar el Convenio cuando sea necesario.*
- Resolver discrepancias derivadas de su ejecución, incluidas sus liquidaciones.*
- La propuesta de modificaciones del Convenio, a aprobar posteriormente por los órganos competentes de cada Administración.*
- Aquellas otras cuestiones partes que se deriven de este contrato o que las partes contratantes consideren.*
- Evaluar los resultados del servicio tanto en sus aspectos de demanda como en sus resultados económicos. A tal efecto, emitirá informe en relación a la evolución de los costes, tarifa de equilibrio, déficits operativos y porcentaje de aportación del Cabildo.*
- Cualquier otra que por su especial importancia o incidencia en el Convenio sea necesario ejercitar.*

**UNDÉCIMA.** - *La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2025 en aplicación del artículo 49.1º de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en cuanto a la duración máxima permitida para un Convenio.*

**DUODÉCIMA.** - *Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción Contencioso-Administrativos competentes con sede en Tenerife.*

**DÉCIMOTERCERA.** - *El presupuesto inicial consignado por el Ayuntamiento de Candelaria para atender el déficit del servicio urbano asciende a la cantidad de DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (248.969,40 euros).*

*El Cabildo Insular en el primer trimestre del año y previa presentación de un certificado del Secretario o del Interventor del Ayuntamiento de la consignación inicial procederá al abono del 25% de la cantidad consignada en concepto de aportación al déficit del servicio.*

*La cantidad a aportar por el Cabildo en cada ejercicio anual y correspondiente al 25% del importe total a aportar por medio del presente Convenio asciende a SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS (62.242,35 euros).*

*El desglose anual de importes a abonar por el Cabildo sería el siguiente:*





AÑO DE VIGENCIA DEL CONVENIO	IMPORTE A ABONAR (25%)
<b>AÑO 2022</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2023</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2024</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2025</b>	<b>62.242,35€</b>

En el primer semestre del ejercicio siguiente se presentará por el Ayuntamiento de Candelaria un certificado del/la Interventor/a o Secretario/a de ejecución de las partidas destinadas al coste del déficit del servicio urbano de Candelaria. Así mismo, el Ayuntamiento deberá aportar un informe de control externo o interno que ponga de manifiesto la demanda del servicio, usos de títulos de transporte, kilómetros recorridos, nivel de aceptación de los usuarios, y cuantas consideraciones estimen convenientes. El informe deberá ser comprensivo de la evolución de los datos del servicio por un periodo mínimo de un año. Así mismo, los datos contenidos en el informe de control deberán ser tomados en consideración por la comisión de seguimiento del Convenio.

En el caso de que el importe anual subvencionado 62.242,35€. ascendente a un 25% del presupuesto consignado por el Ayuntamiento, resultara que en la cantidad adelantada “a buena cuenta”, según la presente estipulación, fuera superior a la aplicación porcentual al presupuesto real del servicio público, según su liquidación, se aplicarían los mecanismos de reintegro o compensación establecidos en el Reglamento General de Recaudación.

**DECIMOCUARTA.** - En cuanto a la extinción del presente Convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 40/2015. De 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el cual estipula como causas de resolución del mismo:

- El transcurso del plazo de vigencia del convenio son haberse acordado la prórroga del mismo.
- El acuerdo unánime de todas las partes firmantes.
- El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguna de las partes firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado al responsable del mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y a las demás partes firmantes.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto.

- Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.





**DECIMOQUINTA.** - En lo referente a los efectos de la resolución del convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 52 de la mencionada Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

### **DISPOSICIONES ADICIONALES**

#### **Disposición Adicional Primera.** -

*El Cabildo Insular de Tenerife en ningún caso asumirá déficit operativo del servicio, superiores a su aportación porcentual y a la tarifa de equilibrio establecida, siendo la gestión a riesgo y ventura de los operadores del mismo y asumidos, en su caso, por el Ayuntamiento de Candelaria. Dentro del ámbito objetivo del presente se incluye a todos los operadores del servicio urbano de Candelaria, tanto a las guaguas como a los taxis.*

#### **Disposición Adicional Segunda.** -

*Los costes del servicio, su tarifa de equilibrio, y las aportaciones de las administraciones cofinanciadoras serán objeto de evaluación por la comisión de seguimiento, teniendo en cuenta entre otros parámetros, las variables del Observatorio Autonómico de Costes del Transporte, precios de combustible, posibles aportaciones de otros entes cofinanciadores, ingresos de tarifas en metálico, evolución de la demanda, etc...*

*Se deberá tener en cuenta en la política tarifaria del servicio la coherencia con las políticas de precios que determine el Cabildo Insular de Tenerife en el servicio regular de personas viajeras.*

**Disposición Adicional Tercera.** - Las relaciones entre TITSA y este Cabildo Insular se regirán por lo estipulado en el Contrato-Programa.

*Y en prueba de conformidad, ambas partes suscriben el presente convenio por triplicado ejemplar en el lugar y día señalados en el encabezamiento.*

El Presidente del Cabildo Insular  
del Ayuntamiento de Candelaria,

Pedro Manuel Martín Domínguez

La Alcaldesa-Presidenta de Tenerife

María Concepción Brito Núñez

Segundo. - Dar traslado del acuerdo que se adopte al Cabildo Insular de Tenerife.”

No obstante, la Junta de Gobierno Local acordará lo más procedente.





**Consta en el expediente Informe Jurídico emitido por Doña Olga Fernández-Bencomo, que desempeña el puesto de Jurista, de 29 de diciembre de 2022, debidamente conformado por Don Octavio Manuel Fernández Hernández, Secretario General, del 29 de diciembre de 2022, y fiscalizado favorablemente por el Interventor Municipal D. Nicolás Rojo Garnica, del 29 de diciembre de 2022, del siguiente tenor literal:**

### **“INFORME JURÍDICO CON PROPUESTA DE RESOLUCIÓN**

**Visto el expediente referenciado, Doña Olga Fernández Méndez-Bencomo, Técnica Jurista, debidamente conformado por el funcionario Don Octavio Manuel Fernández Hernández, Secretario General, emite el siguiente informe, fiscalizado favorablemente por el Interventor Municipal:**

Visto el informe del Interventor municipal de fecha 23 de diciembre de 2021, que a continuación se transcribe:

“Visto el Convenio entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamientos de Candelaria, para la financiación del servicio del Transporte Urbano de personas por carretera, de manera anual, para atender los déficits operativos del servicio, con una tarifa de compensación inicial de 1,45 euros por pasajero.

Visto los artículos 47 y 48 de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que definen a los Convenios, como acuerdos con efectos jurídicos adoptados por las Administraciones Públicas, con el objeto de mejorar la eficiencia de la gestión pública, facilitar la utilización conjunta de medios y servicios públicos, contribuir a la realización de actividades de utilidad pública y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, debiendo, quienes los suscriban tener capacidad para financiar los asumidos durante la vigencia del convenio.

Vista la Cláusula octava relativa a las obligaciones derivadas de este Convenio:

- a. Implementar un número de teléfono, al objeto de que se pueda contratar los servicios de transporte a la demanda.
- b. Acondicionar las paradas del servicio de referencia, especialmente en lo que se refiere a la accesibilidad de los PMR. Asimismo, instalará marquesinas en las citadas paradas, realizando su explotación comercial, en su caso.
- c. Establecer las políticas de priorización del transporte público en el municipio, mediante la implantación de carriles segregados, preferencia en la señalización viaria y semafórica a favor del transporte público, así como una política de zona azul y aparcamientos disuasorios que favorezcan un uso racional del vehículo privado, que en cada caso procedan.
- d. Impulsar una campaña informativa del servicio, así como establecer la señalética en las paradas, indicando los puntos de correspondencia con las guaguas interurbanas y horarios del servicio.





- e. Implementar un logotipo del servicio que deberá estar incorporado en los vehículos de las y los taxistas adheridas/os. Se deberá destacar en el mismo “la colaboración del Cabildo Insular de Tenerife”.

Visto la vigencia del Convenio, por un periodo de cuatro años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2025.

Considerando que la previsión inicial del coste anual del servicio, asciende a 248.969,42 Euros, siendo financiado por el Cabildo Insular en un 25 %, esto es, unos 62.242,35 Euros, que será aportado, previa presentación de un certificado del Secretario/a o del/la Interventor/a del Ayuntamiento de la consignación inicial, en el primer trimestre del año, por lo que la aportación del Ayuntamiento, será de 186.727,07 Euros.

Actualmente existe en el Presupuesto General municipal, aprobado definitivamente el 27 de mayo de 2021, y publicado en el BOP de fecha 4 de junio, la aplicación presupuestaria 441.10-227.10, unas previsiones definitivas de 177.663,48 Euros (de los que 158.000,00 Euros, se aprobaron inicialmente y 19.663,48 Euros, consecuencia de un expediente de modificación presupuestaria).

No obstante, deberá preverse en cada uno de los Presupuestos de los ejercicios 2022 hasta el 2025, la cantidad de 248.969,42 Euros.

Por ello, este Interventor, condiciona el informe favorable para el presente Convenio, a la efectiva dotación de crédito en cada uno de los Presupuestos de los ejercicios 2022 y siguientes, conforme lo manifestado en el presente informe.”

Visto el informe propuesta complementario al convenio de colaboración entre el Cabildo de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria para la prestación por éste último del servicio de transporte urbano y a la demanda de viajeros por carretera en dicho municipio, emitido por la Jefa de Servicio Administrativo de Movilidad del Cabildo Insular de Tenerife de fecha 01/08/2022, que a continuación se transcribe:

“INFORME PROPUESTA COMPLEMENTARIO AL CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL CABILDO DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE CANDELARIA PARA LA PRESTACIÓN POR ÉSTE ÚLTIMO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO Y A LA DEMANDA DE VIAJEROS POR CARRETERA EN DICHO MUNICIPIO.

A la vista de las observaciones planteadas por la Intervención General mediante correo electrónico de fecha 27 de abril de 2022 referentes al expediente de referencia y teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Primero. - El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria suscribieron en





mayo de 2008 Convenio de Colaboración para la implantación de un transporte a la demanda en Taxis accesibles de uso compartido con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011.

Una vez concluido el plazo, se ha intentado renovar dicho Convenio con el Cabildo Insular para mantener este singular servicio de transporte sin conseguir respuesta positiva por parte de la Administración Insular, por lo que el Ayuntamiento se ha hecho cargo durante los últimos 10 años de mantener este servicio mediante un sistema de compensación determinada y abonada en función de estimaciones respecto a los costes de explotación y costes de oportunidad de los transportistas.

Desde abril de 2012 hasta agosto de 2021, el citado servicio de transporte urbano a la demanda se configuraba como un sistema mixto en el que dos líneas son prestadas por vehículos accesibles de más de nueve plazas y otras dos son prestadas por taxis accesibles de uso compartido. Actualmente son 7 las líneas que posee este servicio urbano, transportando una media mensual de aproximadamente 10.000 usuarios, recorriendo un total mensual de aproximadamente 25.600 km. de lunes a domingo, festivos incluidos.

Segundo.- Consta en el expediente Acuerdo Marco del Consejo de Gobierno Insular, de fecha 14 de mayo de 2019, por el cual se aprueba el marco jurídico-económico para la implantación de un servicio de transporte público a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido a través de Convenios suscritos con los Ayuntamientos, dónde se establece una compensación económica dual a los operadores, constituida por una parte variable, determinada y abonada por el Cabildo Insular de Tenerife y otra establecida y liquidada por los respectivos Ayuntamientos. La Tarifa de Compensación inicial, que será abonada por la Corporación Insular a las y los transportistas por cada validación realizada por las personas usuarias del servicio, se establece en 1,45 euros.

Tras reuniones mantenidas con el Director Insular de Movilidad del Cabildo de Tenerife, se plantea la necesidad de incluir en dicha colaboración una reordenación de las líneas de transporte que su operador TITSA realiza en el municipio, habida cuenta de que existe solapamiento con las líneas que realizan los operadores del Ayuntamiento, Transportes de Guaguas La Esperanza y UTE Taxi Compartido de Candelaria. El acuerdo alcanzado en este sentido tiene como finalidad garantizar la adecuada prestación del servicio al usuario del transporte público y mejorar la eficacia de los recursos públicos dedicados a dicho fin.

Tercero. - Con fecha 30 de diciembre de 2021, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Candelaria procedió a aprobar el Convenio de referencia.

Cuarto. - En cuanto a la Unión Europea, su posición sobre la importancia de este tipo de Convenios se ve reflejada en documentos como la Comunicación 2022/C62/01 sobre el transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible. De dicha Comunicación se extractan los siguientes fragmentos por su relevancia sobre este tema:

(...)

D. Los marcos reguladores deben permitir que se aprovechen plenamente los beneficios de la digitalización y de otras tecnologías innovadoras, lo que dará lugar a mejoras de la eficiencia, como una mejor utilización del vehículo, tiempos de espera más cortos y una reducción de kilómetros recorridos sin transportar a ningún pasajero. Varios Estados miembros ya han revisado sus sistemas y puede aprenderse mucho de sus experiencias. Los Estados miembros deben revisar, contando con la participación de los representantes del sector y los interlocutores sociales,





sus normas vigentes sobre el transporte de pasajeros bajo demanda, a fin de garantizar que los pasajeros tengan acceso a servicios de movilidad sostenibles, inteligentes y resilientes, que estén disponibles y sean asequibles, accesibles, fiables, de buena calidad y seguros, y cuyas normas sean conformes con el Derecho UE.

Por último, debe de aprovecharse plenamente el potencial del sector del transporte de pasajeros bajo demanda para contribuir a lograr el objetivo de descarbonización del transporte y fomentar la movilidad. Es fundamental reducir las emisiones de carbono y el impacto medioambiental del transporte. El sector del transporte de pasajeros bajo demanda también deberá desempeñar su papel en este sentido. En definitiva, se necesita un sector del transporte de pasajeros bajo demanda “ecológico”, que se integre con el transporte público.

Los marcos reguladores deben facilitar que los servicios de transporte de pasajeros bajo demanda estén disponibles sin discriminación. El transporte de pasajeros bajo demanda debe de ser accesible para todos, incluidas las personas sin teléfonos inteligentes, p. ej., las personas mayores, analfabetas o que no disponen de tarjeta de crédito, así como las personas con discapacidad o movilidad reducida. También es importante que el transporte pueda reservarse con la debida antelación, de modo que las personas puedan buscar con tiempo un medio de transporte alternativo si no se dispone de transporte de pasajeros bajo demanda para cuando se necesita (p.ej., un viaje programado al aeropuerto, al hospital, etc.). Además, los marcos reguladores y la cooperación entre los Estados miembros vecinos deben facilitar el transporte local de pasajeros bajo demanda a través de las fronteras de dichos Estados miembros vecinos.

El transporte de pasajeros bajo demanda debe integrarse adecuadamente con el transporte público y la movilidad activa.

Es de suma importancia que el transporte de pasajeros bajo demanda, ya sea a través de taxis o VTC, complemente el transporte público (por ejemplo, metro, autobuses, tranvías) y las formas activas de movilidad (como los desplazamientos a pie o en bicicleta) y no se convierta en un mero sustituto de estos. Para lograr una integración óptima, debe formar parte del plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) local elaborado de conformidad con las directrices europeas. El transporte de pasajeros bajo demanda debe facilitar y aumentar el uso del transporte público al dejar o recoger a los pasajeros en la misma puerta de las estaciones de transporte público, lo que hará que el transporte público sea una opción atractiva y cómoda y reducirá la necesidad de utilizar vehículos privados. Esto reviste especial importancia en las zonas en las que la red de transportes públicos es menos densa, como en las afueras de las ciudades o en las zonas suburbanas. Podría contribuir a hacer más atractivo el uso del transporte público, así como a agilizar el trayecto a la estación o a hacerlo más seguro. La adopción de medidas para mejorar la integración con el transporte público podría constituir una forma de avanzar, por ejemplo, apoyando soluciones de “movilidad como servicio” (“MaaS”), incentivando a los pasajeros y estudiando las posibilidades de cooperación con las empresas de alquiler de vehículos con conductor. Podría pedirse a los proveedores de servicios que informaran también a los clientes, a través de los canales adecuados, sobre las opciones de movilidad activa alternativas de las que disponen

(...)

Quinto. - En fecha 1 de diciembre de 2021, se recibe informe favorable de cobertura presupuestaria al gasto evacuado por el Servicio Administrativo de Presupuestos y Gasto Público.

Sexto.- A la vista del requerimiento de información complementaria formulado por la





Intervención General, se informa en el sentido de que el déficit del servicio urbano de transportes de Candelaria, con carácter provisional, se considera adecuado dado que el coste kilométrico es de 1,50€/km en el servicio realizado con guagua regular y de 1,07€/km en las líneas realizadas con taxi, que resulta en su conjunto inferior al coste kilométrico de TITSA establecido para el nuevo contrato programa establecido en 2,95€/km. Así mismo se indica que las inversiones en paradas y marquesinas que afectan al Cabildo, se realizarán en las vías interurbanas y dentro de los límites presupuestarios.

Así mismo, se informa que se ha procedido a la modificación del Anexo IV de las vigentes Bases de Ejecución del Presupuesto de esta Corporación. Se adjunta Acuerdo del Consejo de Gobierno Insular de fecha 5 de abril de 2022 a este respecto.

Séptimo. - En referencia a las observaciones realizadas por parte de la Intervención General de esta Corporación mediante correo electrónico de fecha 27 de abril de 2022, se significa lo siguiente:

El presupuesto anual del Ayuntamiento de Candelaria en concepto de transporte público asciende a 248.969,42€ (IGIC incluido), y sobre ese importe el propio Ayuntamiento cubre un 75% del mismo; esto es, un importe de 186.727,05€ por cada anualidad de vigencia del Convenio. El propio Cabildo cubre el 25% restante, cifra que asciende a 62.242,35€ que es el importe que figura en el Convenio como aportación de este Cabildo al Ayuntamiento de Candelaria. El importe a aportar por este Cabildo ascendente a un 25% se justifica en el hecho de reorganizar el servicio prestado por TITSA en la zona en aras de incrementar el número de usuarios del transporte público mientras se proporciona un mejor y más eficiente servicio. La reorganización de líneas permitirá el suprimir la línea 127 (cubre los barrios de medianías de Candelaria con Güimar) lo cual se traduce en un ahorro del coste anual de servicio del mismo ascendente a 245.257,00€ anuales.

En la consideración jurídica CUARTA se incorpora referencia al artículo 50.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, por el cual se pone de manifiesto que la actividad sujeta al presente Convenio no reviste carácter contractual alguno.

Octavo. - Se adjuntan informes aclaratorios evacuados por el Ayuntamiento de Candelaria relativo a los costes del presente Convenio y de TITSA referente al cálculo de costes de la línea 127.

La utilidad del presente Convenio radica en que, como consecuencia de la reordenación del servicio de transporte urbano en Candelaria en aras de obtener más viajeros mientras se presta un servicio más eficiente (más y mejores frecuencias, incluido el prestar servicio en fines de semana) el Ayuntamiento tiene actualmente un sobrecoste anual por este concepto ascendente a 135.752,87€. Este mencionado importe es el que se está compensando por esta Corporación a través del Convenio.

Así mismo, la supresión de la línea 127 de TITSA por ser innecesaria dentro de la reorganización del servicio le ahorrará a este Cabildo el coste anual de la misma, ascendente a 245.257,00€ anuales sin perjuicio de aplicar los fondos resultantes a mejoras de servicios en corredores de alta ocupación que afecten al servicio de transporte.

Es por estos motivos el que la suscripción del presente Convenio favorece a todas las partes implicadas en el mismo, esto es, usuarios del transporte público en el municipio de Candelaria, Ayuntamiento de Candelaria y Cabildo Insular de Tenerife.





A los anteriores antecedentes son aplicables las siguientes

## CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA: La competencia municipal para la prestación del servicio urbano de transporte de viajeros por carretera viene fundamentada en el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, desarrollada en nuestra Comunidad Autónoma mediante la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, cuyo artículo 45 establece el carácter permanente y uso general que debe tener el transporte regular de viajeros por carreteras y lo define como un servicio esencial, añadiendo en su artículo 57 que el transporte urbano será aquel que se desarrolla dentro del término municipal, entre núcleos de población consolidados o determinados reglamentariamente. Éste mismo artículo, conjuntamente con el artículo 8 de la norma, establece las siguientes competencias municipales:

Regulación planificación, administración, financiación y gestión.

Gestión, inspección y sanción

Ordenación de los servicios, el establecimiento del régimen tarifario, con sujeción a la normativa general sobre precios.

Delegaciones de competencias CAC y CIT siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal

Podrá participar en la financiación del transporte público regular de viajeros en los términos que se acuerden.

Podrá integrarse en el servicio público de transporte insular integrado previo acuerdo de las administraciones promotoras con el Cabildo Insular correspondiente, en el que se establecerán las obligaciones financieras de aquéllas.

SEGUNDA: La cooperación del Cabildo de Tenerife en la prestación por éste del servicio urbano, se fundamenta en la regulación de su marco competencial, así como de las relaciones interadministrativas, respetando la autonomía municipal reconocida por nuestra Constitución y el principio de lealtad institucional contemplado en el artículo 55 de la Ley 7/1985, de 7 de abril.

Los artículos, 36.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril y el 43.1 de esta Ley 14/1990, de 26 de julio, disponen que a los Cabildos Insulares les corresponden tanto la coordinación de los servicios municipales de la Isla, para garantizar su prestación integral adecuada en la totalidad del territorio insular; como la asistencia y cooperación jurídica, económica y técnica a los municipios.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, según redacción dada por la Ley 27/2013, 27 diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración, establece en su apartado primero que “la cooperación económica, técnica y Administrativa... se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante los consorcios o convenios administrativos que suscriba”. Su apartado segundo añade que “la suscripción de convenios y constitución de consorcios deberá mejorar la eficiencia de la gestión pública, eliminar duplicidades administrativas y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”. Y su apartado tercero matiza que “la constitución de un consorcio solo podrá tener lugar cuando la cooperación no pueda formalizarse a través de un convenio y siempre que, en términos de eficiencia económica, aquélla permita una asignación más eficiente de los recursos económicos...”

TERCERA: En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, la Ley 13/2007, de 17 de





mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece en su exposición de motivos, que el transporte a la demanda pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público. La regulación de esta figura en la citada ley es parcial y fragmentada, sin perjuicio de existir título jurídico suficiente, si se realiza una interpretación concordada de los artículos 67.1, 68.3, y 78 (transporte adaptado). Asimismo, el artículo 4.2. a) establece como objetivo la especial preferencia de la intervención pública a favor de aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.

En función de lo dispuesto en el artículo 77, apartado 1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo “Se considera transporte a la demanda los servicios de transporte regulares de determinadas categorías de pasajeros a petición de éstos, directamente o a través de entidades que los representen, o de las empresas en que trabajen, excluyendo a los demás pasajeros, de acuerdo con unas frecuencias, trayectos, paradas, incluso períodos temporales de prestación, previamente pactados y determinados. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapte a las necesidades variables de los pasajeros”.

Asimismo, la citada ley en su artículo 68 apartado 3 establece que “Como excepción al régimen expuesto, quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de servicios de taxi y dentro del ámbito territorial al que se refiera podrán prestar los servicios de transporte a la demanda a que se refiere esta Sección. No obstante, la realización de esta clase de servicios no puede computarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de transporte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros”.

CUARTA: A nivel procedimental, en el presente Convenio se estará a lo dispuesto por la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público, así como por las normas de Derecho Administrativo aplicables, y se someterá a la jurisdicción contencioso-administrativa. Así mismo se significa que acorde al artículo 50.1 de la citada ley, la actividad sujeta al presente convenio no reviste carácter contractual.

En virtud de lo expuesto, previo informe de la Intervención General de esta Corporación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 29.5.u) del Reglamento Orgánico de este Cabildo, y en atención a las competencias que ostenta el Consejo de Gobierno Insular, procede elevar a dicho órgano colegiado la siguiente propuesta:

**PRIMERO:** Aprobar el Convenio de Colaboración entre el Cabildo de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria en relación a la prestación por este último del servicio de transporte urbano y a la demanda de viajeros por carretera en el término municipal de Candelaria, con el siguiente tenor literal:

(...)

**CONVENIO DE COLABORACIÓN CABILDO DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE CANDELARIA EN RELACIÓN A LA PRESTACIÓN POR ÉSTE ÚLTIMO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO Y A LA DEMANDA DE VIAJEROS POR CARRETERA.**





En Santa Cruz de Tenerife, a      de      de 2021

## REUNIDOS

De una parte, el Excmo. Sr. D. Pedro Manuel Martín Domínguez, Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la indicada Corporación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1. b) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife y el artículo 34.1.b) de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en relación con el artículo 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de los Cabildos Insulares, facultado para este otorgamiento desde su nombramiento como Presidente de la Corporación Insular el día 24 de julio de 2019.

De otra parte, la Sra. Doña. María Concepción Brito Núñez, Alcaldesa- Presidenta del Istmo, Ayuntamiento de Candelaria, en nombre y representación de la indicada Corporación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21.1.b) de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, facultada para la firma del presente convenio por acuerdo plenario de fecha 15 de junio de 2019.

## EXPONEN

El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria suscribieron en mayo de 2008 Convenio de Colaboración para la implantación de un transporte a la demanda en Taxis accesibles de uso compartido con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011.

Una vez concluido el plazo, se ha intentado renovar dicho Convenio con el Cabildo Insular para mantener este singular servicio de transporte sin conseguir respuesta positiva por parte de la Administración Insular, por lo que el Ayuntamiento se ha hecho cargo durante los últimos 10 años de mantener este servicio mediante un sistema de compensación determinada y abonada en función de estimaciones respecto a los costes de explotación y costes de oportunidad de los transportistas.

Desde abril de 2012 hasta agosto de 2021, el citado servicio de transporte urbano a la demanda se configuraba como un sistema mixto en el que dos líneas son prestadas por vehículos accesibles de más de nueve plazas y otras dos son prestadas por taxis accesibles de uso compartido. Actualmente son 7 las líneas que posee este servicio urbano, transportando una media mensual de aproximadamente 10.000 usuarios, recorriendo un total mensual de aproximadamente 25.600 km. de lunes a domingo, festivos incluidos.

Consta Acuerdo Marco del Consejo de Gobierno Insular, de fecha 14 de mayo de 2019, por el cual se aprueba el marco jurídico-económico para la implantación de un





servicio de transporte público a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido a través de Convenios suscritos con los Ayuntamientos, dónde se establece una compensación económica dual a los operadores, constituida por una parte variable, determinada y abonada por el Cabildo Insular de Tenerife y otra establecida y liquidada por los respectivos Ayuntamientos. La Tarifa de Compensación inicial, que será abonada por la Corporación Insular a las y los transportistas por cada validación realizada por las personas usuarias del servicio, se establece en 1,45 euros.

Tras reuniones mantenidas con el Director Insular de Movilidad del Cabildo de Tenerife, se plantea la necesidad de incluir en dicha colaboración una reordenación de las líneas de transporte que su operador TITSA realiza en el municipio, habida cuenta de que existe solapamiento con las líneas que realizan los operadores del Ayuntamiento, Transportes de Guaguas La Esperanza y UTE Taxi Compartido de Candelaria. El acuerdo alcanzado en este sentido tiene como finalidad garantizar la adecuada prestación del servicio al usuario del transporte público y mejorar la eficacia de los recursos públicos dedicados a dicho fin.

La competencia municipal para la prestación del servicio urbano de transporte de viajeros por carretera viene fundamentada en el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, desarrollada en nuestra Comunidad Autónoma mediante la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, cuyo artículo 45 establece el carácter permanente y uso general que debe tener el transporte regular de viajeros por carreteras y lo define como un servicio esencial, añadiendo en su artículo 57 que el transporte urbano será aquel que se desarrolla dentro del término municipal, entre núcleos de población consolidados o determinados reglamentariamente. Éste mismo artículo, conjuntamente con el artículo 8 de la norma, establece las siguientes competencias municipales:

- Regulación planificación, administración, financiación y gestión.
- Gestión, inspección y sanción
- Ordenación de los servicios, el establecimiento del régimen tarifario, con sujeción a la normativa general sobre precios.
- Delegaciones de competencias CAC y CIT siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal
- Podrá participar en la financiación del transporte público regular de viajeros en los términos que se acuerden.
- Podrá integrarse en el servicio público de transporte insular integrado previo acuerdo de las administraciones promotoras con el Cabildo Insular correspondiente, en el que se establecerán las obligaciones financieras de aquéllas.

La cooperación del Cabildo de Tenerife en la prestación por éste del servicio urbano, se fundamenta en la regulación de su marco competencial, así como de las relaciones interadministrativas, respetando la autonomía municipal reconocida por nuestra Constitución y el principio de lealtad institucional contemplado en el artículo 55 de la Ley 7/1985, de 7 de abril.

Los artículos, 36.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril y el 43.1 de esta Ley 14/1990, de 26 de julio, disponen que a los Cabildos Insulares les corresponden tanto la coordinación de los servicios municipales de la Isla, para garantizar su prestación integral adecuada en





la totalidad del territorio insular; como la asistencia y cooperación jurídica, económica y técnica a los municipios.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, según redacción dada por la Ley 27/2013, 27 diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración, establece en su apartado primero que “la cooperación económica, técnica y Administrativa... se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante los consorcios o convenios administrativos que suscriba”. Su apartado segundo añade que “la suscripción de convenios y constitución de consorcios deberá mejorar la eficiencia de la gestión pública, eliminar duplicidades administrativas y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”. Y su apartado tercero matiza que “la constitución de un consorcio solo podrá tener lugar cuando la cooperación no pueda formalizarse a través de un convenio y siempre que, en términos de eficiencia económica, aquélla permita una asignación más eficiente de los recursos económicos...”

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece en su exposición de motivos, que el transporte a la demanda pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público. La regulación de esta figura en la citada ley es parcial y fragmentada, sin perjuicio de existir título jurídico suficiente, si se realiza una interpretación concordada de los artículos 67.1, 68.3, y 78 (transporte adaptado). Asimismo, el artículo 4.2. a) establece como objetivo la especial preferencia de la intervención pública a favor de aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.

En función de lo dispuesto en el artículo 77, apartado 1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo “Se considera transporte a la demanda los servicios de transporte regulares de determinadas categorías de pasajeros a petición de éstos, directamente o a través de entidades que los representen, o de las empresas en que trabajen, excluyendo a los demás pasajeros, de acuerdo con unas frecuencias, trayectos, paradas, incluso períodos temporales de prestación, previamente pactados y determinados. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapte a las necesidades variables de los pasajeros”.

Asimismo, la citada ley en su artículo 68 apartado 3 establece que “Como excepción al régimen expuesto, quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de servicios de taxi y dentro del ámbito territorial al que se refiera podrán prestar los servicios de transporte a la demanda a que se refiere esta Sección. No obstante, la realización de esta clase de servicios no puede computarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de transporte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros”.

En Derecho comparado existen varios ejemplos de transporte a la demanda, como la Ley 14/2005 de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La





Mancha, que establece su regulación en el Capítulo I del Título III de la misma; en la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia y la reciente Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias que en su artículo 66, apartado 1 dispone que “aquellos transportes con bajo índice de utilización en los que sea previsible que una parte importante de sus expediciones carezcan de viajeros en la totalidad o parte de su recorrido podrán ser prestados en la modalidad de transporte a la demanda de conformidad con lo previsto en el contrato siempre y cuando tal circunstancia quede debidamente acreditada y así lo informe positivamente el Consorcio de Transporte”.

El Transporte a la Demanda es un servicio público basado en una forma de gestión y organización del transporte público regular de viajeros de uso general por carretera mediante las nuevas tecnologías de la información, cumple una función esencialmente social, proporcionando un transporte lo más adecuado a las necesidades de los usuarios y optimizando los recursos empleados tanto de la Administración como de los operadores de transporte, ya que opera fundamentalmente en zonas, rutas, expediciones, o franjas horarias en las que no se justifica económicamente la existencia de un sistema de transporte convencional.

El Transporte a la Demanda, consiste en un sistema en el que el servicio se planifica porque el usuario ha interactuado con la Administración y el operador de transporte para hacerle llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos.

En síntesis, con el Transporte a la Demanda se pretende que los vehículos que prestan los servicios públicos de transporte regular de viajeras y viajeros de uso general por carretera lleguen a las zonas más alejadas y peor comunicadas cuando sus habitantes realmente lo necesiten.

Además, el apartado 2 de la citada Ley 12/2018, de 23 de noviembre, establece que el Transporte a la demanda es “aquel cuya realización total o parcial se hace depender de una previa demanda manifestada expresamente por sus potenciales usuarios, de tal forma que, de no existir ninguna solicitud de desplazamiento para alguna de sus expediciones, ésta no se prestará en absoluto, y de existir únicamente demandas desde una parte de las localidades incluidas en sus tráficos, la expedición considerada no discurrirá por el resto de localidades en las que no se hubiera registrado ninguna demanda”.

Ello implica que los vehículos del Transporte a la Demanda no efectúan servicios o recorridos innecesarios, de modo que, si una expedición no tiene reservas, el servicio no se realiza, evitando que un vehículo recorra vacío las localidades implicadas y, por otra parte, si hay reservas, pero éstas no afectan a todas las localidades del servicio, el vehículo solo efectúa el recorrido necesario para servir a dichas localidades. Ello convierte al Transporte a la Demanda en un transporte verde debido a la gran cantidad de combustible que se ahorra y a la gran cantidad de toneladas de CO2 que se evita emitir a la atmósfera.

Por otra parte, la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades,





no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, estableció el marco de referencia para ir progresivamente avanzando en la adopción e implantación de las medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución. No obstante, dicha ley ha sido derogada y sustituida por el Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que en su artículo 7 apartado 3 dispone, entre otros aspectos, que las administraciones públicas protegerán de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de movilidad.

Finalmente, el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

En cuanto al instrumento jurídico a utilizar para la articulación de la presente colaboración interadministrativa, se acude a la figura del Convenio según lo definido y estipulado en los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En virtud de lo expuesto y, habida cuenta del interés mutuo de ambas entidades de celebrar el oportuno convenio de colaboración y financiación considerando el ejercicio de las competencias que en materia de transporte atribuidas a las mismas por la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, sus representantes proceden ahora a la formalización del referido convenio, conforme al texto aprobado por órganos competentes de ambas entidades que,

## ESTIPULAN

PRIMERA.- El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria acuerdan colaborar en la financiación del servicio de transporte urbano y a la demanda con vehículos accesibles en el término municipal de Candelaria, conectando el centro administrativo del municipio con las zonas de Barranco Hondo, Igueste de Candelaria, Araya, Las Cuevecitas, Malpaís y Playa La Viuda, estableciendo la adecuada coordinación entre las redes urbanas e interurbanas, tanto en los títulos de transporte, tarifas, transbordos, y frecuencias de los servicios.

Este servicio funcionará como líneas regulares con recorridos, paradas y horarios previamente establecidos, así como acceso individualizado de viajeros y pago de billetes por persona transportada, así como un transporte singularidad para las personas con movilidad reducida y autorizadas por la corporación, según demanda del mismo.

Los horarios y frecuencias se irán adecuando atendiendo a la demanda estable como a la demanda ocasional que pueda surgir por motivo de fiestas, celebraciones y otros.





El Ayuntamiento de Candelaria regulará la estructura y condiciones del servicio urbano y establecerá las condiciones de prestación del servicio y sus modificaciones bajo el principio de coordinación con la red insular de transporte público.

SEGUNDA. - Los billetes y títulos de pago utilizables por los operadores del servicio urbano del municipio de Candelaria son inicialmente los utilizados en las líneas de guagua y tranvía (Título Monedero, Abono Joven, Estudiante Universitario, Bono Residente Canario, Tarjeta Infantil, Abono Senior, Abono Mensual Personas con Discapacidad, además de los títulos turísticos y títulos especiales y cualesquiera otros que formen parte de la red interurbana). No obstante, el Ayuntamiento de Candelaria podrá incluir, con cargo a sus recursos, el sistema de bonos que estime pertinentes en similitud a los ya establecidos en la red insular de transporte de viajeros de Tenerife.

El abono del viaje por parte de las personas usuarias se realizará siempre utilizando como medio de pago una tarjeta TEN+ válida y con saldo suficiente, en caso de títulos monederos, o recargada y en vigor, en caso de títulos temporales. Las/os transportistas no realizarán ningún tipo de recaudación en efectivo.

El equilibrio económico para las/os transportistas se logrará mediante un sistema de compensación dual constituido por una parte abonada por el Cabildo Insular de Tenerife, en función de los viajes realizados a través de una Tarifa de Compensación y otra que establecerán y abonarán los respectivos Ayuntamientos en base a sus estimaciones sobre costes de explotación y costes de oportunidad de las/os transportistas en sus respectivos municipios. Así mismo se realizará una aportación por parte del Cabildo, de manera anual, a fin de atender los déficits operativos del servicio.

Los periodos máximos para realizar trasbordos entre taxi-guagua serán establecidos por el Consejo de Gobierno Insular, inicialmente se fijan en 90 minutos. El coste de los trasbordos será sufragado por el Cabildo Insular de Tenerife.

TERCERA. - La Tarifa de Compensación inicial será de 1,45 euros por pasajera/o, independientemente del título multimodal o social utilizado.

El operador TITSA realizará la instalación, el mantenimiento y la lectura de las canceladoras que deben instalarse en los taxis y guaguas integrados en el servicio, emitiendo liquidación mensual de usuarios transportados y tipo de tarjeta utilizada.

TITSA deberá remitir copia de las liquidaciones mensuales al Ayuntamiento de Candelaria. Dichas liquidaciones permitirán tener un conocimiento analítico del nivel de uso del servicio, bonificaciones aplicadas y los colectivos afectados.

CUARTA. - Se faculta al Sr. Director Insular de Movilidad a las actualizaciones que en su caso procedan de los costes del presente Convenio.

QUINTA. - Se permitirá y facilitará la coordinación y transbordo de las líneas urbanas municipales con la futura implementación de la solución de transporte a la demanda TUWAWA.

SEXTA. - Tras estudio detallado del mapa de transporte de la zona, se decide suprimir la





línea 127 de servicio prestado por TITSA al comprobarse que los núcleos servidos por dicha línea ya están debidamente atendidos por las líneas urbanas existentes.

SÉPTIMA. - El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria establecerán las medidas de control y seguimiento del servicio que estimen convenientes, tanto mediante la utilización de los sistemas de monética como la realización de encuestas y el empleo de los servicios de Inspección de Transporte, Guardia Civil y Policía Local.

Los operadores del servicio y el Ayuntamiento de Candelaria deberán facilitar cuantos datos se precisen para un adecuado análisis de la explotación del servicio.

OCTAVA. - El Ayuntamiento de Candelaria asume las siguientes obligaciones:

- a. Implementar un número de teléfono, al objeto de que se pueda contratar los servicios de transporte a la demanda.
- b. Acondicionar las paradas del servicio de referencia, especialmente en lo que se refiere a la accesibilidad de los PMR. Asimismo, instalará marquesinas en las citadas paradas, realizando su explotación comercial, en su caso.
- c. Establecer las políticas de priorización del transporte público en el municipio, mediante la implantación de carriles segregados, preferencia en la señalización viaria y semafórica a favor del transporte público, así como una política de zona azul y aparcamientos disuasorios que favorezcan un uso racional del vehículo privado, que en cada caso procedan.
- d. Impulsar una campaña informativa del servicio, así como establecer la señalética en las paradas, indicando los puntos de correspondencia con las guaguas interurbanas y horarios del servicio.
- e. Implementar un logotipo del servicio que deberá estar incorporado en los vehículos de las y los taxistas adheridas/os. Se deberá destacar en el mismo “la colaboración del Cabildo Insular de Tenerife”.

NOVENA. - El Cabildo Insular de Tenerife asume las siguientes obligaciones:

- a) Procederá a la integración efectiva del servicio urbano de Candelaria facilitando el uso del sistema de monética a todos los vehículos de la Red del servicio urbano de Candelaria.
- b) Realizará el acondicionamiento y colocará marquesinas, así como señalizará convenientemente las paradas de correspondencia que afecten a las guaguas interurbanas, singularmente las ubicadas en las carreteras insulares y en las correspondencias de la Autopista TF-1.

DÉCIMA. - A efectos de realizar el oportuno control de la puesta en marcha y desarrollo del presente Convenio, se creará una Comisión de Seguimiento formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento. Una persona representante del Cabildo y otra del Ayuntamiento de Candelaria tendrán que tener carácter político o de dirección de servicio. La presidencia será rotatoria y la secretaria será asumida indistintamente por personal del Cabildo o del Ayuntamiento. Así mismo asistirán a la Comisión de Seguimiento, si fuera precisa su asistencia, representantes de TITSA, operadores del servicio, y las/os técnicas/os y asesoras/es que se consideren





convenientes.

Las funciones de la Comisión, serán entre otras:

- Interpretar el Convenio cuando sea necesario.
- Resolver discrepancias derivadas de su ejecución, incluidas sus liquidaciones.
- La propuesta de modificaciones del Convenio, a aprobar posteriormente por los órganos competentes de cada Administración.
- Aquellas otras cuestiones partes que se deriven de este contrato o que las partes contratantes consideren.
- Evaluar los resultados del servicio tanto en sus aspectos de demanda como en sus resultados económicos. A tal efecto, emitirá informe en relación a la evolución de los costes, tarifa de equilibrio, déficits operativos y porcentaje de aportación del Cabildo.
- Cualquier otra que por su especial importancia o incidencia en el Convenio sea necesario ejercitar.

UNDÉCIMA. - La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2025 en aplicación del artículo 49. 1º de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en cuanto a la duración máxima permitida para un Convenio.

DUODÉCIMA. - Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción Contencioso-Administrativos competentes con sede en Tenerife.

DÉCIMOTERCERA. - El presupuesto inicial consignado por el Ayuntamiento de Candelaria para atender el déficit del servicio urbano asciende a la cantidad de DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (248.969,40 euros).

El Cabildo Insular en el primer trimestre del año y previa presentación de un certificado del Secretario o del Interventor del Ayuntamiento de la consignación inicial procederá al abono del 25% de la cantidad consignada en concepto de aportación al déficit del servicio.

La cantidad a aportar por el Cabildo en cada ejercicio anual y correspondiente al 25% del importe total a aportar por medio del presente Convenio asciende a SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS (62.242,35 euros).

El desglose anual de importes a abonar por el Cabildo sería el siguiente:

AÑO DE VIGENCIA DEL CONVENIO	IMPORTE A ABONAR (25%)
AÑO 2022	62.242,35€
AÑO 2023	62.242,35€
AÑO 2024	62.242,35€
AÑO 2025	62.242,35€





En el primer semestre del ejercicio siguiente se presentará por el Ayuntamiento de Candelaria un certificado del/la Interventor/a o Secretario/a de ejecución de las partidas destinadas al coste del déficit del servicio urbano de Candelaria. Así mismo, el Ayuntamiento deberá aportar un informe de control externo o interno que ponga de manifiesto la demanda del servicio, usos de títulos de transporte, kilómetros recorridos, nivel de aceptación de los usuarios, y cuantas consideraciones estimen convenientes. El informe deberá ser comprensivo de la evolución de los datos del servicio por un periodo mínimo de un año. Así mismo, los datos contenidos en el informe de control deberán ser tomados en consideración por la comisión de seguimiento del Convenio.

En el caso de que el importe anual subvencionado 62.242,35€. ascendente a un 25% del presupuesto consignado por el Ayuntamiento, resultara que en la cantidad adelantada “a buena cuenta”, según la presente estipulación, fuera superior a la aplicación porcentual al presupuesto real del servicio público, según su liquidación, se aplicarían los mecanismos de reintegro o compensación establecidos en el Reglamento General de Recaudación.

DECIMOCUARTA. - En cuanto a la extinción del presente Convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 40/2015. De 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el cual estipula como causas de resolución del mismo:

- El transcurso del plazo de vigencia del convenio son haberse acordado la prórroga del mismo.
- El acuerdo unánime de todas las partes firmantes.
- El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguna de las partes firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado al responsable del mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y a las demás partes firmantes.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto.

- Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

DECIMOQUINTA. - En lo referente a los efectos de la resolución del convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 52 de la mencionada Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición Adicional Primera. -

El Cabildo Insular de Tenerife en ningún caso asumirá déficit operativo del servicio, superiores a su aportación porcentual y a la tarifa de equilibrio establecida, siendo la gestión





a riesgo y ventura de los operadores del mismo y asumidos, en su caso, por el Ayuntamiento de Candelaria

Dentro del ámbito objetivo del presente se incluye a todos los operadores del servicio urbano de Candelaria, tanto a las guaguas como a los taxis.

Disposición Adicional Segunda. -

Los costes del servicio, su tarifa de equilibrio, y las aportaciones de las administraciones cofinanciadoras serán objeto de evaluación por la comisión de seguimiento, teniendo en cuenta entre otros parámetros, las variables del Observatorio Autonómico de Costes del Transporte, precios de combustible, posibles aportaciones de otros entes cofinanciadores, ingresos de tarifas en metálico, evolución de la demanda, etc...

Se deberá tener en cuenta en la política tarifaria del servicio la coherencia con las políticas de precios que determine el Cabildo Insular de Tenerife en el servicio regular de personas viajeras.

Disposición Adicional Tercera. - Las relaciones entre TITSA y este Cabildo Insular se regirán por lo estipulado en el Contrato-Programa.

Y en prueba de conformidad, ambas partes suscriben el presente convenio por triplicado ejemplar en el lugar y día señalados en el encabezamiento.

El Presidente del Cabildo Insular  
del Ayuntamiento de Candelaria,

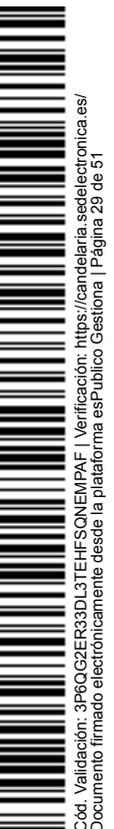
La Alcaldesa-Presidenta de Tenerife

Pedro Manuel Martín Domínguez

María Concepción Brito Núñez

SEGUNDO. - Autorizar, Disponer a favor del Ayuntamiento de Candelaria con CIF P3801100C la cantidad de DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS (248.969,40€) con cargo a la partida presupuestaria 22 1113 4414 46240 y número de proyecto 22-0272, todo ello con el siguiente desglose:

AÑO DE VIGENCIA DEL CONVENIO	IMPORTE A ABONAR	PARTIDA PRESUPUESTARIA
AÑO 2022	62.242,35€	22 1113 4414 46240
AÑO 2023	62.242,35€	23 1113 4414 46240
AÑO 2024	62.242,35€	24 1113 4414 46240
AÑO 2025	62.242,35€	25 1113 4414 46240





TERCERO. - PUBLICAR el presente Convenio en el Portal de Transparencia de esta Corporación.

Contra el presente Acuerdo, que pone fin a la vía administrativa, procederá la interposición de RECURSO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO ante los Juzgados de lo Contencioso-Administrativo de Santa Cruz de Tenerife, dentro del plazo de DOS MESES contados a partir de su fecha de publicación, sin perjuicio de dirigir a esta Corporación el REQUERIMIENTO PREVIO establecido en el artículo 44 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, así como de la interposición de cualquier recurso que se estime procedente.

Santa Cruz de Tenerife, a 1 de agosto de 2022. “

Vista la propuesta de la señora Alcaldesa Presidenta de fecha 28/12/2022, relativa a la aprobación del Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria en relación a la prestación por este último del servicio de Transporte Urbano y a la Demanda de Personas Viajeras por carretera.

### Fundamentos de derecho

Resultan de aplicación los siguientes:

- Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:

El art. 86.1 que establece que “Las Administraciones Públicas podrán celebrar acuerdos, pactos, convenios o contratos con personas tanto de Derecho público como privado, siempre que no sean contrarios al ordenamiento jurídico ni versen sobre materias no susceptibles de transacción y tengan por objeto satisfacer el interés público que tienen encomendado, con el alcance, efectos y régimen jurídico específico que, en su caso, prevea la disposición que lo regule, pudiendo tales actos tener la consideración de finalizadores de los procedimientos administrativos o insertarse en los mismos con carácter previo, vinculante o no, a la resolución que les ponga fin.”

El art. 86.2 que establece que “Los citados instrumentos deberán establecer como contenido mínimo la identificación de las partes intervinientes, el ámbito personal, funcional y territorial, y el plazo de vigencia, debiendo publicarse o no según su naturaleza y las personas a las que estuvieran destinados.”

- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público:

El art. 47.1, establece que “Son convenios los acuerdos con efectos jurídicos adoptados por las Administraciones Públicas, los organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes o las Universidades públicas entre sí o con sujetos de derecho privado para un fin común.

(...) Los convenios no podrán tener por objeto prestaciones propias de los contratos. En tal caso, su naturaleza y régimen jurídico se ajustará a lo previsto en la legislación de contratos





del sector público.”

El art. 48.1 del mismo cuerpo legal señala que “Las Administraciones Públicas, sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes y las Universidades públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán suscribir convenios con sujetos de derecho público y privado, sin que ello pueda suponer cesión de la titularidad de la competencia.

El punto 3 del citado artículo señala que “La suscripción de convenios deberá mejorar la eficiencia de la gestión pública, facilitar la utilización conjunta de medios y servicios públicos, contribuir a la realización de actividades de utilidad pública (...)”

El punto 8 del mismo establece que “Los convenios se perfeccionan por la prestación del consentimiento de las partes.”

El artículo 49. 1 de la citada ley, en cuanto al contenido que deben de incluir los convenios de colaboración.

Y el artículo 49.2 señala que “En cualquier momento antes de la finalización del plazo previsto en el apartado anterior, los firmantes del convenio podrán acordar unánimemente su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales o su extinción”.

Los convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes resultarán eficaces una vez inscritos en el Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal, al que se refiere la disposición adicional séptima y publicados en el «Boletín Oficial del Estado». Previamente y con carácter facultativo, se podrán publicar en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma o de la provincia, que corresponda a la otra Administración firmante.

En cuanto al órgano competente, es la Junta de Gobierno Local el órgano competente que tiene atribuido la competencia para la aprobación de programas, planes, convenios con entidades públicas o privadas para consecución de los fines de interés público, así como la autorización a la Alcaldesa - Presidenta, para actuar y firmar en los citados convenios, planes o programas, en virtud de delegación del pleno adoptada en el punto 6 de la sesión plenaria de 28 de junio de 2019.

Por parte de este Ayuntamiento los convenios deberán ser suscritos por la Alcaldesa-Presidenta haciendo uso de las competencias previstas en el art.21.1 b de la Ley 7/1985 de 2 de abril Reguladora de Bases de Régimen Local, del art 41.12 del Real Decreto Legislativo 2568/1986, de 28 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, en orden a la suscripción de documentos que vinculen contractualmente a la Entidad Local a la cual representa.

A la vista de cuanto antecede, la informante estima que es posible jurídicamente la aprobación del Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria en relación a la prestación por este último del servicio de Transporte Urbano y a la Demanda de Personas Viajeras por carretera y se formula:

### **Propuesta de resolución**

Primero. - Aprobar el Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el





Ayuntamiento de Candelaria en relación a la prestación por este último del servicio de Transporte Urbano y a la Demanda de Personas Viajeras por carretera, del siguiente tenor literal:

**“CONVENIO DE COLABORACIÓN CABILDO DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE CANDELARIA EN RELACIÓN A LA PRESTACIÓN POR ÉSTE ÚLTIMO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO Y A LA DEMANDA DE VIAJEROS POR CARRETERA.**

En Santa Cruz de Tenerife, a                    de                    de 2021

**REUNIDOS**

De una parte, el Excmo. Sr. D. Pedro Manuel Martín Domínguez, Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la indicada Corporación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1. b) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife y el artículo 34.1.b) de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en relación con el artículo 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de los Cabildos Insulares, facultado para este otorgamiento desde su nombramiento como Presidente de la Corporación Insular el día 24 de julio de 2019.

De otra parte, la Sra. Doña. María Concepción Brito Núñez, Alcaldesa- Presidenta del Ilmo, Ayuntamiento de Candelaria, en nombre y representación de la indicada Corporación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21.1.b) de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, facultada para la firma del presente convenio por acuerdo plenario de fecha 15 de junio de 2019.

**EXPONEN**

El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria suscribieron en mayo de 2008 Convenio de Colaboración para la implantación de un transporte a la demanda en Taxis accesibles de uso compartido con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011.

Una vez concluido el plazo, se ha intentado renovar dicho Convenio con el Cabildo Insular para mantener este singular servicio de transporte sin conseguir respuesta positiva por parte de la Administración Insular, por lo que el Ayuntamiento se ha hecho cargo durante los últimos 10 años de mantener este servicio mediante un sistema de compensación determinada y abonada en función de estimaciones respecto a los costes de explotación y costes de oportunidad de los transportistas.

Desde abril de 2012 hasta agosto de 2021, el citado servicio de transporte urbano a la demanda se configuraba como un sistema mixto en el que dos líneas son prestadas por vehículos accesibles de más de nueve plazas y otras dos son prestadas por taxis accesibles de uso compartido. Actualmente son 7 las líneas que posee este servicio urbano, transportando una media mensual de aproximadamente 10.000 usuarios, recorriendo un total mensual de aproximadamente 25.600 km. de lunes a domingo, festivos incluidos.

Consta Acuerdo Marco del Consejo de Gobierno Insular, de fecha 14 de mayo de 2019, por el cual se aprueba el marco jurídico-económico para la implantación de un servicio de transporte público a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido a través de Convenios suscritos con los Ayuntamientos, dónde se establece una compensación económica dual a los operadores,





constituida por una parte variable, determinada y abonada por el Cabildo Insular de Tenerife y otra establecida y liquidada por los respectivos Ayuntamientos. La Tarifa de Compensación inicial, que será abonada por la Corporación Insular a las y los transportistas por cada validación realizada por las personas usuarias del servicio, se establece en 1,45 euros.

Tras reuniones mantenidas con el Director Insular de Movilidad del Cabildo de Tenerife, se plantea la necesidad de incluir en dicha colaboración una reordenación de las líneas de transporte que su operador TITSA realiza en el municipio, habida cuenta de que existe solapamiento con las líneas que realizan los operadores del Ayuntamiento, Transportes de Guaguas La Esperanza y UTE Taxi Compartido de Candelaria. El acuerdo alcanzado en este sentido tiene como finalidad garantizar la adecuada prestación del servicio al usuario del transporte público y mejorar la eficacia de los recursos públicos dedicados a dicho fin.

La competencia municipal para la prestación del servicio urbano de transporte de viajeros por carretera viene fundamentada en el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, desarrollada en nuestra Comunidad Autónoma mediante la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, cuyo artículo 45 establece el carácter permanente y uso general que debe tener el transporte regular de viajeros por carreteras y lo define como un servicio esencial, añadiendo en su artículo 57 que el transporte urbano será aquel que se desarrolla dentro del término municipal, entre núcleos de población consolidados o determinados reglamentariamente. Éste mismo artículo, conjuntamente con el artículo 8 de la norma, establece las siguientes competencias municipales:

- Regulación planificación, administración, financiación y gestión.
- Gestión, inspección y sanción
- Ordenación de los servicios, el establecimiento del régimen tarifario, con sujeción a la normativa general sobre precios.
- Delegaciones de competencias CAC y CIT siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal
- Podrá participar en la financiación del transporte público regular de viajeros en los términos que se acuerden.
- Podrá integrarse en el servicio público de transporte insular integrado previo acuerdo de las administraciones promotoras con el Cabildo Insular correspondiente, en el que se establecerán las obligaciones financieras de aquéllas.

La cooperación del Cabildo de Tenerife en la prestación por éste del servicio urbano, se fundamenta en la regulación de su marco competencial, así como de las relaciones interadministrativas, respetando la autonomía municipal reconocida por nuestra Constitución y el principio de lealtad institucional contemplado en el artículo 55 de la Ley 7/1985, de 7 de abril.

Los artículos, 36.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril y el 43.1 de esta Ley 14/1990, de 26 de julio, disponen que a los Cabildos Insulares les corresponden tanto la coordinación de los servicios municipales de la Isla, para garantizar su prestación integral adecuada en la totalidad del territorio insular; como la asistencia y cooperación jurídica, económica y técnica a los municipios.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, según redacción dada por la Ley 27/2013, 27 diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración, establece en su apartado primero que “la cooperación económica, técnica y Administrativa... se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante los consorcios o convenios administrativos que suscriba”. Su apartado segundo añade que “la suscripción de convenios y constitución de consorcios deberá mejorar la eficiencia de la gestión





pública, eliminar duplicidades administrativas y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”. Y su apartado tercero matiza que “la constitución de un consorcio solo podrá tener lugar cuando la cooperación no pueda formalizarse a través de un convenio y siempre que, en términos de eficiencia económica, aquélla permita una asignación más eficiente de los recursos económicos...”

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece en su exposición de motivos, que el transporte a la demanda pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público. La regulación de esta figura en la citada ley es parcial y fragmentada, sin perjuicio de existir título jurídico suficiente, si se realiza una interpretación concordada de los artículos 67.1, 68.3, y 78 (transporte adaptado). Asimismo, el artículo 4.2. a) establece como objetivo la especial preferencia de la intervención pública a favor de aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.

En función de lo dispuesto en el artículo 77, apartado 1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo “Se considera transporte a la demanda los servicios de transporte regulares de determinadas categorías de pasajeros a petición de éstos, directamente o a través de entidades que los representen, o de las empresas en que trabajen, excluyendo a los demás pasajeros, de acuerdo con unas frecuencias, trayectos, paradas, incluso períodos temporales de prestación, previamente pactados y determinados. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapte a las necesidades variables de los pasajeros”.

Asimismo, la citada ley en su artículo 68 apartado 3 establece que “Como excepción al régimen expuesto, quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de servicios de taxi y dentro del ámbito territorial al que se refiera podrán prestar los servicios de transporte a la demanda a que se refiere esta Sección. No obstante, la realización de esta clase de servicios no puede computarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de transporte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros”.

En Derecho comparado existen varios ejemplos de transporte a la demanda, como la Ley 14/2005 de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, que establece su regulación en el Capítulo I del Título III de la misma; en la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia y la reciente Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias que en su artículo 66, apartado 1 dispone que “aquellos transportes con bajo índice de utilización en los que sea previsible que una parte importante de sus expediciones carezcan de viajeros en la totalidad o parte de su recorrido podrán ser prestados en la modalidad de transporte a la demanda de conformidad con lo previsto en el contrato siempre y cuando tal circunstancia quede debidamente acreditada y así lo informe positivamente el Consorcio de Transporte”.

El Transporte a la Demanda es un servicio público basado en una forma de gestión y organización del transporte público regular de viajeros de uso general por carretera mediante las nuevas tecnologías de la información, cumple una función esencialmente social, proporcionando un transporte lo más adecuado a las necesidades de los usuarios y optimizando los recursos empleados tanto de la Administración como de los operadores de transporte, ya que opera fundamentalmente en zonas, rutas, expediciones, o franjas horarias en las que no se justifica económicamente la existencia de un sistema de transporte convencional.





El Transporte a la Demanda, consiste en un sistema en el que el servicio se planifica porque el usuario ha interactuado con la Administración y el operador de transporte para hacerle llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos.

En síntesis, con el Transporte a la Demanda se pretende que los vehículos que prestan los servicios públicos de transporte regular de viajeras y viajeros de uso general por carretera lleguen a las zonas más alejadas y peor comunicadas cuando sus habitantes realmente lo necesiten.

Además, el apartado 2 de la citada Ley 12/2018, de 23 de noviembre, establece que el Transporte a la demanda es “aquel cuya realización total o parcial se hace depender de una previa demanda manifestada expresamente por sus potenciales usuarios, de tal forma que, de no existir ninguna solicitud de desplazamiento para alguna de sus expediciones, ésta no se prestará en absoluto, y de existir únicamente demandas desde una parte de las localidades incluidas en sus tráficos, la expedición considerada no discurrirá por el resto de localidades en las que no se hubiera registrado ninguna demanda”.

Ello implica que los vehículos del Transporte a la Demanda no efectúan servicios o recorridos innecesarios, de modo que, si una expedición no tiene reservas, el servicio no se realiza, evitando que un vehículo recorra vacío las localidades implicadas y, por otra parte, si hay reservas, pero éstas no afectan a todas las localidades del servicio, el vehículo solo efectúa el recorrido necesario para servir a dichas localidades. Ello convierte al Transporte a la Demanda en un transporte verde debido a la gran cantidad de combustible que se ahorra y a la gran cantidad de toneladas de CO2 que se evita emitir a la atmósfera.

Por otra parte, la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, estableció el marco de referencia para ir progresivamente avanzando en la adopción e implantación de las medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución. No obstante, dicha ley ha sido derogada y sustituida por el Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que en su artículo 7 apartado 3 dispone, entre otros aspectos, que las administraciones públicas protegerán de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de movilidad.

Finalmente, el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

En cuanto al instrumento jurídico a utilizar para la articulación de la presente colaboración interadministrativa, se acude a la figura del Convenio según lo definido y estipulado en los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En virtud de lo expuesto y, habida cuenta del interés mutuo de ambas entidades de celebrar el oportuno convenio de colaboración y financiación considerando el ejercicio de las competencias que en materia de transporte atribuidas a las mismas por la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, sus representantes proceden ahora a la formalización del referido convenio, conforme al texto aprobado por órganos competentes de ambas entidades que,





## ESTIPULAN

**PRIMERA.-** El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria acuerdan colaborar en la financiación del servicio de transporte urbano y a la demanda con vehículos accesibles en el término municipal de Candelaria, conectando el centro administrativo del municipio con las zonas de Barranco Hondo, Igueste de Candelaria, Araya, Las Cuevecitas, Malpaís y Playa La Viuda, estableciendo la adecuada coordinación entre las redes urbanas e interurbanas, tanto en los títulos de transporte, tarifas, transbordos, y frecuencias de los servicios.

Este servicio funcionará como líneas regulares con recorridos, paradas y horarios previamente establecidos, así como acceso individualizado de viajeros y pago de billetes por persona transportada, así como un transporte singularidad para las personas con movilidad reducida y autorizadas por la corporación, según demanda del mismo.

Los horarios y frecuencias se irán adecuando atendiendo a la demanda estable como a la demanda ocasional que pueda surgir por motivo de fiestas, celebraciones y otros.

El Ayuntamiento de Candelaria regulará la estructura y condiciones del servicio urbano y establecerá las condiciones de prestación del servicio y sus modificaciones bajo el principio de coordinación con la red insular de transporte público.

**SEGUNDA. -** Los billetes y títulos de pago utilizables por los operadores del servicio urbano del municipio de Candelaria son inicialmente los utilizados en las líneas de guagua y tranvía (Título Monedero, Abono Joven, Estudiante Universitario, Bono Residente Canario, Tarjeta Infantil, Abono Senior, Abono Mensual Personas con Discapacidad, además de los títulos turísticos y títulos especiales y cualesquiera otros que formen parte de la red interurbana). No obstante, el Ayuntamiento de Candelaria podrá incluir, con cargo a sus recursos, el sistema de bonos que estime pertinentes en similitud a los ya establecidos en la red insular de transporte de viajeros de Tenerife.

El abono del viaje por parte de las personas usuarias se realizará siempre utilizando como medio de pago una tarjeta TEN+ válida y con saldo suficiente, en caso de títulos monederos, o recargada y en vigor, en caso de títulos temporales. Las/os transportistas no realizarán ningún tipo de recaudación en efectivo.

El equilibrio económico para las/os transportistas se logrará mediante un sistema de compensación dual constituido por una parte abonada por el Cabildo Insular de Tenerife, en función de los viajes realizados a través de una Tarifa de Compensación y otra que establecerán y abonarán los respectivos Ayuntamientos en base a sus estimaciones sobre costes de explotación y costes de oportunidad de las/os transportistas en sus respectivos municipios. **Así mismo se realizará una aportación por parte del Cabildo, de manera anual, a fin de atender los déficits operativos del servicio.**

Los periodos máximos para realizar trasbordos entre taxi-guagua serán establecidos por el Consejo de Gobierno Insular, inicialmente se fijan en 90 minutos. El coste de los trasbordos será sufragado por el Cabildo Insular de Tenerife.

**TERCERA. -** La Tarifa de Compensación inicial será de 1,45 euros por pasajera/o, independientemente del título multimodal o social utilizado.

El operador TITSA realizará la instalación, el mantenimiento y la lectura de las canceladoras que





deben instalarse en los taxis y guaguas integrados en el servicio, emitiendo liquidación mensual de usuarios transportados y tipo de tarjeta utilizada.

TITSA deberá remitir copia de las liquidaciones mensuales al Ayuntamiento de Candelaria. Dichas liquidaciones permitirán tener un conocimiento analítico del nivel de uso del servicio, bonificaciones aplicadas y los colectivos afectados.

**CUARTA.** - Se faculta al Sr. Director Insular de Movilidad a las actualizaciones que en su caso procedan de los costes del presente Convenio.

**QUINTA.** - Se permitirá y facilitará la coordinación y transbordo de las líneas urbanas municipales con la futura implementación de la solución de transporte a la demanda **TUWAWA**.

**SEXTA.** - Tras estudio detallado del mapa de transporte de la zona, se decide suprimir la línea 127 de servicio prestado por TITSA al comprobarse que los núcleos servidos por dicha línea ya están debidamente atendidos por las líneas urbanas existentes.

**SÉPTIMA.** - El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria establecerán las medidas de control y seguimiento del servicio que estimen convenientes, tanto mediante la utilización de los sistemas de monética como la realización de encuestas y el empleo de los servicios de Inspección de Transporte, Guardia Civil y Policía Local.

Los operadores del servicio y el Ayuntamiento de Candelaria deberán facilitar cuantos datos se precisen para un adecuado análisis de la explotación del servicio.

**OCTAVA.** - El Ayuntamiento de Candelaria asume las siguientes obligaciones:

- a) Implementar un número de teléfono, al objeto de que se pueda contratar los servicios de transporte a la demanda.
- b) Acondicionar las paradas del servicio de referencia, especialmente en lo que se refiere a la accesibilidad de los PMR. Asimismo, instalará marquesinas en las citadas paradas, realizando su explotación comercial, en su caso.
- c) Establecer las políticas de priorización del transporte público en el municipio, mediante la implantación de carriles segregados, preferencia en la señalización viaria y semafórica a

favor del transporte público, así como una política de zona azul y aparcamientos disuasorios que favorezcan un uso racional del vehículo privado, que en cada caso procedan.

- d) Impulsar una campaña informativa del servicio, así como establecer la señalética en las paradas, indicando los puntos de correspondencia con las guaguas interurbanas y horarios del servicio.
- e) Implementar un logotipo del servicio que deberá estar incorporado en los vehículos de las y los taxistas adheridas/os. Se deberá destacar en el mismo “la colaboración del Cabildo Insular de Tenerife”.

**NOVENA.** - El Cabildo Insular de Tenerife asume las siguientes obligaciones:





- a) Procederá a la integración efectiva del servicio urbano de Candelaria facilitando el uso del sistema de monética a todos los vehículos de la Red del servicio urbano de Candelaria.
- b) Realizará el acondicionamiento y colocará marquesinas, así como señalizará convenientemente las paradas de correspondencia que afecten a las guaguas interurbanas, singularmente las ubicadas en las carreteras insulares y en las correspondencias de la Autopista TF-1.

**DÉCIMA.** - A efectos de realizar el oportuno control de la puesta en marcha y desarrollo del presente Convenio, se creará una Comisión de Seguimiento formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento. Una persona representante del Cabildo y otra del Ayuntamiento de Candelaria tendrán que tener carácter político o de dirección de servicio. La presidencia será rotatoria y la secretaria será asumida indistintamente por personal del Cabildo o del Ayuntamiento. Así mismo asistirán a la Comisión de Seguimiento, si fuera precisa su asistencia, representantes de TITSA, operadores del servicio, y las/os técnicas/os y asesoras/es que se consideren convenientes.

Las funciones de la Comisión, serán entre otras:

- Interpretar el Convenio cuando sea necesario.
- Resolver discrepancias derivadas de su ejecución, incluidas sus liquidaciones.
- La propuesta de modificaciones del Convenio, a aprobar posteriormente por los órganos competentes de cada Administración.
- Aquellas otras cuestiones partes que se deriven de este contrato o que las partes contratantes consideren.
- Evaluar los resultados del servicio tanto en sus aspectos de demanda como en sus resultados económicos. A tal efecto, emitirá informe en relación a la evolución de los costes, tarifa de equilibrio, déficits operativos y porcentaje de aportación del Cabildo.
- Cualquier otra que por su especial importancia o incidencia en el Convenio sea necesario ejercitar.

**UNDÉCIMA.** - La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2025 en aplicación del artículo 49. 1º de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en cuanto a la duración máxima permitida para un Convenio.

**DUODÉCIMA.** - Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción Contencioso-Administrativos competentes con sede en Tenerife.

**DÉCIMOTERCERA.** - El presupuesto inicial consignado por el Ayuntamiento de Candelaria para atender el déficit del servicio urbano asciende a la cantidad de DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS **(248.969,40 euros)**.

El Cabildo Insular en el primer trimestre del año y previa presentación de un certificado del Secretario o del Interventor del Ayuntamiento de la consignación inicial procederá al abono del **25%** de la cantidad consignada en concepto de aportación al déficit del servicio.





La cantidad a aportar por el Cabildo **en cada ejercicio anual** y correspondiente al **25%** del importe total a aportar por medio del presente Convenio asciende a SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS (**62.242,35 euros**).

El desglose anual de importes a abonar por el Cabildo sería el siguiente:

AÑO DE VIGENCIA DEL CONVENIO	IMPORTE A ABONAR (25%)
<b>AÑO 2022</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2023</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2024</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2025</b>	<b>62.242,35€</b>

En el primer semestre del ejercicio siguiente se presentará por el Ayuntamiento de Candelaria un certificado del/la Interventor/a o Secretario/a de ejecución de las partidas destinadas al coste del déficit del servicio urbano de Candelaria. Así mismo, el Ayuntamiento deberá aportar un informe de control externo o interno que ponga de manifiesto la demanda del servicio, usos de títulos de transporte, kilómetros recorridos, nivel de aceptación de los usuarios, y cuantas consideraciones estimen convenientes. El informe deberá ser comprensivo de la evolución de los datos del servicio por un periodo mínimo de un año. Así mismo, los datos contenidos en el informe de control deberán ser tomados en consideración por la comisión de seguimiento del Convenio.

En el caso de que el importe anual subvencionado 62.242,35€. ascendente a un 25% del presupuesto consignado por el Ayuntamiento, resultara que en la cantidad adelantada “a buena cuenta”, según la presente estipulación, fuera superior a la aplicación porcentual al presupuesto real del servicio público, según su liquidación, se aplicarían los mecanismos de reintegro o compensación establecidos en el Reglamento General de Recaudación.

**DECIMOCUARTA.** - En cuanto a la extinción del presente Convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 40/2015. De 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el cual estipula como causas de resolución del mismo:

- El transcurso del plazo de vigencia del convenio son haberse acordado la prórroga del mismo.
- El acuerdo unánime de todas las partes firmantes.
- El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguna de las partes firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado al responsable del mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y a las demás partes firmantes.





Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto.

- Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

**DECIMOQUINTA.** - En lo referente a los efectos de la resolución del convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 52 de la mencionada Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

## **DISPOSICIONES ADICIONALES**

Disposición Adicional Primera. -

El Cabildo Insular de Tenerife en ningún caso asumirá déficit operativo del servicio, superiores a su aportación porcentual y a la tarifa de equilibrio establecida, siendo la gestión a riesgo y ventura de los operadores del mismo y asumidos, en su caso, por el Ayuntamiento de Candelaria

Dentro del ámbito objetivo del presente se incluye a todos los operadores del servicio urbano de Candelaria, tanto a las guaguas como a los taxis.

**Disposición Adicional Segunda. -**

Los costes del servicio, su tarifa de equilibrio, y las aportaciones de las administraciones cofinanciadoras serán objeto de evaluación por la comisión de seguimiento, teniendo en cuenta entre otros parámetros, las variables del Observatorio Autonómico de Costes del Transporte, precios de combustible, posibles aportaciones de otros entes cofinanciadores, ingresos de tarifas en metálico, evolución de la demanda, etc...

Se deberá tener en cuenta en la política tarifaria del servicio la coherencia con las políticas de precios que determine el Cabildo Insular de Tenerife en el servicio regular de personas viajeras.

Disposición Adicional Tercera. - Las relaciones entre TITSA y este Cabildo Insular se regirán por lo estipulado en el Contrato-Programa.

Y en prueba de conformidad, ambas partes suscriben el presente convenio por triplicado ejemplar en el lugar y día señalados en el encabezamiento.





El Presidente del Cabildo Insular  
del Ayuntamiento de Candelaria,

La Alcaldesa-Presidenta de Tenerife

Pedro Manuel Martín Domínguez

María Concepción Brito Núñez

Segundo. - Facultar a la Alcaldesa para la firma del citado Convenio de colaboración y de la documentación precisa para la ejecución del mismo.

Tercero. - Dar traslado del acuerdo que se adopte al Cabildo Insular de Tenerife.”

No obstante, la Junta de Gobierno Local acordará lo más procedente.

**La Junta de Gobierno Local, previo debate y por unanimidad de los miembros presentes, acuerda:**

Primero. - Aprobar el Convenio de colaboración entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria en relación a la prestación por este último del servicio de Transporte Urbano y a la Demanda de Personas Viajeras por carretera, del siguiente tenor literal:

**“CONVENIO DE COLABORACIÓN CABILDO DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE CANDELARIA EN RELACIÓN A LA PRESTACIÓN POR ÉSTE ÚLTIMO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO Y A LA DEMANDA DE VIAJEROS POR CARRETERA.**

En Santa Cruz de Tenerife, a            de            de 2021

#### **REUNIDOS**

De una parte, el Excmo. Sr. D. Pedro Manuel Martín Domínguez, Presidente del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la indicada Corporación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.1. b) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife y el artículo 34.1.b) de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en relación con el artículo 125.2 de la Ley 8/2015, de 1 de abril, de los Cabildos Insulares, facultado para este otorgamiento desde su nombramiento como Presidente de la Corporación Insular el día 24 de julio de 2019.

De otra parte, la Sra. Doña. María Concepción Brito Núñez, Alcaldesa- Presidenta del Iltmo, Ayuntamiento de Candelaria, en nombre y representación de la indicada Corporación, en virtud de





los dispuesto en el artículo 21.1.b) de la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, facultada para la firma del presente convenio por acuerdo plenario de fecha 15 de junio de 2019.

### EXPONEN

El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria suscribieron en mayo de 2008 Convenio de Colaboración para la implantación de un transporte a la demanda en Taxis accesibles de uso compartido con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2011.

Una vez concluido el plazo, se ha intentado renovar dicho Convenio con el Cabildo Insular para mantener este singular servicio de transporte sin conseguir respuesta positiva por parte de la Administración Insular, por lo que el Ayuntamiento se ha hecho cargo durante los últimos 10 años de mantener este servicio mediante un sistema de compensación determinada y abonada en función de estimaciones respecto a los costes de explotación y costes de oportunidad de los transportistas.

Desde abril de 2012 hasta agosto de 2021, el citado servicio de transporte urbano a la demanda se configuraba como un sistema mixto en el que dos líneas son prestadas por vehículos accesibles de más de nueve plazas y otras dos son prestadas por taxis accesibles de uso compartido. Actualmente son 7 las líneas que posee este servicio urbano, transportando una media mensual de aproximadamente 10.000 usuarios, recorriendo un total mensual de aproximadamente 25.600 km. de lunes a domingo, festivos incluidos.

Consta Acuerdo Marco del Consejo de Gobierno Insular, de fecha 14 de mayo de 2019, por el cual se aprueba el marco jurídico-económico para la implantación de un servicio de transporte público a la demanda mediante taxis accesibles de uso compartido a través de Convenios suscritos con los Ayuntamientos, dónde se establece una compensación económica dual a los operadores, constituida por una parte variable, determinada y abonada por el Cabildo Insular de Tenerife y otra establecida y liquidada por los respectivos Ayuntamientos. La Tarifa de Compensación inicial, que será abonada por la Corporación Insular a las y los transportistas por cada validación realizada por las personas usuarias del servicio, se establece en 1,45 euros.

Tras reuniones mantenidas con el Director Insular de Movilidad del Cabildo de Tenerife, se plantea la necesidad de incluir en dicha colaboración una reordenación de las líneas de transporte que su operador TITSA realiza en el municipio, habida cuenta de que existe solapamiento con las líneas que realizan los operadores del Ayuntamiento, Transportes de Guaguas La Esperanza y UTE Taxi Compartido de Candelaria. El acuerdo alcanzado en este sentido tiene como finalidad garantizar la adecuada prestación del servicio al usuario del transporte público y mejorar la eficacia de los recursos públicos dedicados a dicho fin.

La competencia municipal para la prestación del servicio urbano de transporte de viajeros por carretera viene fundamentada en el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, desarrollada en nuestra Comunidad Autónoma mediante la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, cuyo artículo 45 establece el carácter permanente y uso general que debe tener el transporte regular de viajeros por carreteras y lo define como un servicio esencial, añadiendo en su artículo 57 que el transporte urbano será aquel que se desarrolla dentro del término municipal, entre núcleos de población consolidados o determinados reglamentariamente. Éste mismo artículo, conjuntamente con el artículo 8 de la norma, establece las siguientes competencias municipales:

- Regulación planificación, administración, financiación y gestión.





- Gestión, inspección y sanción
- Ordenación de los servicios, el establecimiento del régimen tarifario, con sujeción a la normativa general sobre precios.
- Delegaciones de competencias CAC y CIT siempre que las mismas se presten íntegramente dentro del correspondiente término municipal
- Podrá participar en la financiación del transporte público regular de viajeros en los términos que se acuerden.
- Podrá integrarse en el servicio público de transporte insular integrado previo acuerdo de las administraciones promotoras con el Cabildo Insular correspondiente, en el que se establecerán las obligaciones financieras de aquéllas.

La cooperación del Cabildo de Tenerife en la prestación por éste del servicio urbano, se fundamenta en la regulación de su marco competencial, así como de las relaciones interadministrativas, respetando la autonomía municipal reconocida por nuestra Constitución y el principio de lealtad institucional contemplado en el artículo 55 de la Ley 7/1985, de 7 de abril.

Los artículos, 36.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril y el 43.1 de esta Ley 14/1990, de 26 de julio, disponen que a los Cabildos Insulares les corresponden tanto la coordinación de los servicios municipales de la Isla, para garantizar su prestación integral adecuada en la totalidad del territorio insular; como la asistencia y cooperación jurídica, económica y técnica a los municipios.

El artículo 57 de la Ley 7/1985, según redacción dada por la Ley 27/2013, 27 diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración, establece en su apartado primero que “la cooperación económica, técnica y Administrativa... se desarrollará con carácter voluntario, bajo las formas y en los términos previstos en las leyes, pudiendo tener lugar, en todo caso, mediante los consorcios o convenios administrativos que suscriba”. Su apartado segundo añade que “la suscripción de convenios y constitución de consorcios deberá mejorar la eficiencia de la gestión pública, eliminar duplicidades administrativas y cumplir con la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”. Y su apartado tercero matiza que “la constitución de un consorcio solo podrá tener lugar cuando la cooperación no pueda formalizarse a través de un convenio y siempre que, en términos de eficiencia económica, aquélla permita una asignación más eficiente de los recursos económicos...”

En el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, establece en su exposición de motivos, que el transporte a la demanda pretende ofrecer un servicio acomodado a las necesidades de determinados grupos de usuarios, al que no llega el transporte regular de viajeros de servicio público. La regulación de esta figura en la citada ley es parcial y fragmentada, sin perjuicio de existir título jurídico suficiente, si se realiza una interpretación concordada de los artículos 67.1, 68.3, y 78 (transporte adaptado). Asimismo, el artículo 4.2. a) establece como objetivo la especial preferencia de la intervención pública a favor de aquellos colectivos que presenten algún tipo de movilidad reducida o demanden un transporte adaptado.

En función de lo dispuesto en el artículo 77, apartado 1 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo “Se considera transporte a la demanda los servicios de transporte regulares de determinadas categorías de pasajeros a petición de éstos, directamente o a través de entidades que los representen, o de las empresas en que trabajen, excluyendo a los demás pasajeros, de acuerdo con unas frecuencias, trayectos, paradas, incluso períodos temporales de prestación, previamente pactados y determinados. El carácter regular de este transporte no se verá afectado porque la organización o condiciones de prestación se adapte a las necesidades variables de los pasajeros”.





Asimismo, la citada ley en su artículo 68 apartado 3 establece que “Como excepción al régimen expuesto, quienes dispongan de un título habilitante para la prestación de servicios de taxi y dentro del ámbito territorial al que se refiera podrán prestar los servicios de transporte a la demanda a que se refiere esta Sección. No obstante, la realización de esta clase de servicios no puede computarse para el otorgamiento por los Ayuntamientos de nuevas licencias de taxi. Igualmente, esta clase de transporte podrá ser realizada por quienes dispongan de una autorización de transporte discrecional de viajeros”.

En Derecho comparado existen varios ejemplos de transporte a la demanda, como la Ley 14/2005 de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, que establece su regulación en el Capítulo I del Título III de la misma; en la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia y la reciente Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias que en su artículo 66, apartado 1 dispone que “aquellos transportes con bajo índice de utilización en los que sea previsible que una parte importante de sus expediciones carezcan de viajeros en la totalidad o parte de su recorrido podrán ser prestados en la modalidad de transporte a la demanda de conformidad con lo previsto en el contrato siempre y cuando tal circunstancia quede debidamente acreditada y así lo informe positivamente el Consorcio de Transporte”.

El Transporte a la Demanda es un servicio público basado en una forma de gestión y organización del transporte público regular de viajeros de uso general por carretera mediante las nuevas tecnologías de la información, cumple una función esencialmente social, proporcionando un transporte lo más adecuado a las necesidades de los usuarios y optimizando los recursos empleados tanto de la Administración como de los operadores de transporte, ya que opera fundamentalmente en zonas, rutas, expediciones, o franjas horarias en las que no se justifica económicamente la existencia de un sistema de transporte convencional.

El Transporte a la Demanda, consiste en un sistema en el que el servicio se planifica porque el usuario ha interactuado con la Administración y el operador de transporte para hacerle llegar sus necesidades de transporte, todo ello a través de métodos telefónicos y telemáticos.

En síntesis, con el Transporte a la Demanda se pretende que los vehículos que prestan los servicios públicos de transporte regular de viajeros y viajeras de uso general por carretera lleguen a las zonas más alejadas y peor comunicadas cuando sus habitantes realmente lo necesiten.

Además, el apartado 2 de la citada Ley 12/2018, de 23 de noviembre, establece que el Transporte a la demanda es “aquel cuya realización total o parcial se hace depender de una previa demanda manifestada expresamente por sus potenciales usuarios, de tal forma que, de no existir ninguna solicitud de desplazamiento para alguna de sus expediciones, ésta no se prestará en absoluto, y de existir únicamente demandas desde una parte de las localidades incluidas en sus tráficos, la expedición considerada no discurrirá por el resto de localidades en las que no se hubiera registrado ninguna demanda”.

Ello implica que los vehículos del Transporte a la Demanda no efectúan servicios o recorridos innecesarios, de modo que, si una expedición no tiene reservas, el servicio no se realiza, evitando que un vehículo recorra vacío las localidades implicadas y, por otra parte, si hay reservas, pero éstas no afectan a todas las localidades del servicio, el vehículo solo efectúa el recorrido necesario para servir a dichas localidades. Ello convierte al Transporte a la Demanda en un transporte verde debido a la gran cantidad de combustible que se ahorra y a la gran cantidad de toneladas de CO2 que se evita emitir a la atmósfera.





Por otra parte, la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, estableció el marco de referencia para ir progresivamente avanzando en la adopción e implantación de las medidas para garantizar y hacer efectivo el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad conforme a los artículos 9.2, 10, 14 y 49 de la Constitución. No obstante, dicha ley ha sido derogada y sustituida por el Real Decreto 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, que en su artículo 7 apartado 3 dispone, entre otros aspectos, que las administraciones públicas protegerán de forma especialmente intensa los derechos de las personas con discapacidad en materia de movilidad.

Finalmente, el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

En cuanto al instrumento jurídico a utilizar para la articulación de la presente colaboración interadministrativa, se acude a la figura del Convenio según lo definido y estipulado en los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En virtud de lo expuesto y, habida cuenta del interés mutuo de ambas entidades de celebrar el oportuno convenio de colaboración y financiación considerando el ejercicio de las competencias que en materia de transporte atribuidas a las mismas por la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, sus representantes proceden ahora a la formalización del referido convenio, conforme al texto aprobado por órganos competentes de ambas entidades que,

## ESTIPULAN

**PRIMERA.-** El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria acuerdan colaborar en la financiación del servicio de transporte urbano y a la demanda con vehículos accesibles en el término municipal de Candelaria, conectando el centro administrativo del municipio con las zonas de Barranco Hondo, Igueste de Candelaria, Araya, Las Cuevecitas, Malpaís y Playa La Viuda, estableciendo la adecuada coordinación entre las redes urbanas e interurbanas, tanto en los títulos de transporte, tarifas, transbordos, y frecuencias de los servicios.

Este servicio funcionará como líneas regulares con recorridos, paradas y horarios previamente establecidos, así como acceso individualizado de viajeros y pago de billetes por persona transportada, así como un transporte singularidad para las personas con movilidad reducida y autorizadas por la corporación, según demanda del mismo.

Los horarios y frecuencias se irán adecuando atendiendo a la demanda estable como a la demanda ocasional que pueda surgir por motivo de fiestas, celebraciones y otros.

El Ayuntamiento de Candelaria regulará la estructura y condiciones del servicio urbano y establecerá las condiciones de prestación del servicio y sus modificaciones bajo el principio de coordinación con la red insular de transporte público.

**SEGUNDA. -** Los billetes y títulos de pago utilizables por los operadores del servicio urbano del municipio de Candelaria son inicialmente los utilizados en las líneas de guagua y tranvía (Título Monedero, Abono Joven, Estudiante Universitario, Bono Residente Canario, Tarjeta Infantil, Abono Senior, Abono Mensual Personas con Discapacidad, además de los títulos turísticos y títulos





especiales y cualesquiera otros que formen parte de la red interurbana). No obstante, el Ayuntamiento de Candelaria podrá incluir, con cargo a sus recursos, el sistema de bonos que estime pertinentes en similitud a los ya establecidos en la red insular de transporte de viajeros de Tenerife.

El abono del viaje por parte de las personas usuarias se realizará siempre utilizando como medio de pago una tarjeta TEN+ válida y con saldo suficiente, en caso de títulos monederos, o recargada y en vigor, en caso de títulos temporales. Las/os transportistas no realizarán ningún tipo de recaudación en efectivo.

El equilibrio económico para las/os transportistas se logrará mediante un sistema de compensación dual constituido por una parte abonada por el Cabildo Insular de Tenerife, en función de los viajes realizados a través de una Tarifa de Compensación y otra que establecerán y abonarán los respectivos Ayuntamientos en base a sus estimaciones sobre costes de explotación y costes de oportunidad de las/os transportistas en sus respectivos municipios. **Así mismo se realizará una aportación por parte del Cabildo, de manera anual, a fin de atender los déficits operativos del servicio.**

Los periodos máximos para realizar trasbordos entre taxi-guagua serán establecidos por el Consejo de Gobierno Insular, inicialmente se fijan en 90 minutos. El coste de los transbordos será sufragado por el Cabildo Insular de Tenerife.

**TERCERA.** - La Tarifa de Compensación inicial será de 1,45 euros por pasajera/o, independientemente del título multimodal o social utilizado.

El operador TITSA realizará la instalación, el mantenimiento y la lectura de las canceladoras que deben instalarse en los taxis y guaguas integrados en el servicio, emitiendo liquidación mensual de usuarios transportados y tipo de tarjeta utilizada.

TITSA deberá remitir copia de las liquidaciones mensuales al Ayuntamiento de Candelaria. Dichas liquidaciones permitirán tener un conocimiento analítico del nivel de uso del servicio, bonificaciones aplicadas y los colectivos afectados.

**CUARTA.** - Se faculta al Sr. Director Insular de Movilidad a las actualizaciones que en su caso procedan de los costes del presente Convenio.

**QUINTA.** - Se permitirá y facilitará la coordinación y transbordo de las líneas urbanas municipales con la futura implementación de la solución de transporte a la demanda **TUWAWA**.

**SEXTA.** - Tras estudio detallado del mapa de transporte de la zona, se decide suprimir la línea 127 de servicio prestado por TITSA al comprobarse que los núcleos servidos por dicha línea ya están debidamente atendidos por las líneas urbanas existentes.

**SÉPTIMA.** - El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Candelaria establecerán las medidas de control y seguimiento del servicio que estimen convenientes, tanto mediante la utilización de los sistemas de monética como la realización de encuestas y el empleo de los servicios de Inspección de Transporte, Guardia Civil y Policía Local.

Los operadores del servicio y el Ayuntamiento de Candelaria deberán facilitar cuantos datos se precisen para un adecuado análisis de la explotación del servicio.





**OCTAVA.** - El Ayuntamiento de Candelaria asume las siguientes obligaciones:

- f) Implementar un número de teléfono, al objeto de que se pueda contratar los servicios de transporte a la demanda.
- g) Acondicionar las paradas del servicio de referencia, especialmente en lo que se refiere a la accesibilidad de los PMR. Asimismo, instalará marquesinas en las citadas paradas, realizando su explotación comercial, en su caso.
- h) Establecer las políticas de priorización del transporte público en el municipio, mediante la implantación de carriles segregados, preferencia en la señalización viaria y semafórica a favor del transporte público, así como una política de zona azul y aparcamientos disuasorios que favorezcan un uso racional del vehículo privado, que en cada caso procedan.
- i) Impulsar una campaña informativa del servicio, así como establecer la señalética en las paradas, indicando los puntos de correspondencia con las guaguas interurbanas y horarios del servicio.
- j) Implementar un logotipo del servicio que deberá estar incorporado en los vehículos de las y los taxistas adheridas/os. Se deberá destacar en el mismo “la colaboración del Cabildo Insular de Tenerife”.

**NOVENA.** - El Cabildo Insular de Tenerife asume las siguientes obligaciones:

- c) Procederá a la integración efectiva del servicio urbano de Candelaria facilitando el uso del sistema de monética a todos los vehículos de la Red del servicio urbano de Candelaria.
- d) Realizará el acondicionamiento y colocará marquesinas, así como señalizará convenientemente las paradas de correspondencia que afecten a las guaguas interurbanas, singularmente las ubicadas en las carreteras insulares y en las correspondencias de la Autopista TF-1.

**DÉCIMA.** - A efectos de realizar el oportuno control de la puesta en marcha y desarrollo del presente Convenio, se creará una Comisión de Seguimiento formada por dos miembros del Cabildo y dos miembros del Ayuntamiento. Una persona representante del Cabildo y otra del Ayuntamiento de Candelaria tendrán que tener carácter político o de dirección de servicio. La presidencia será rotatoria y la secretaria será asumida indistintamente por personal del Cabildo o del Ayuntamiento. Así mismo asistirán a la Comisión de Seguimiento, si fuera precisa su asistencia, representantes de TITSA, operadores del servicio, y las/os técnicas/os y asesoras/es que se consideren convenientes.

Las funciones de la Comisión, serán entre otras:

- Interpretar el Convenio cuando sea necesario.
- Resolver discrepancias derivadas de su ejecución, incluidas sus liquidaciones.
- La propuesta de modificaciones del Convenio, a aprobar posteriormente por los órganos competentes de cada Administración.





- Aquellas otras cuestiones partes que se deriven de este contrato o que las partes contratantes consideren.
- Evaluar los resultados del servicio tanto en sus aspectos de demanda como en sus resultados económicos. A tal efecto, emitirá informe en relación a la evolución de los costes, tarifa de equilibrio, déficits operativos y porcentaje de aportación del Cabildo.
- Cualquier otra que por su especial importancia o incidencia en el Convenio sea necesario ejercitar.

**UNDÉCIMA.** - La vigencia de este Convenio se extiende desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2025 en aplicación del artículo 49. 1º de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en cuanto a la duración máxima permitida para un Convenio.

**DUODÉCIMA.** - Las cuestiones litigiosas que pudieran surgir en la interpretación y cumplimiento de este Convenio serán resueltas por los Tribunales de Jurisdicción ContenciosoAdministrativos competentes con sede en Tenerife.

**DÉCIMOTERCERA.** - El presupuesto inicial consignado por el Ayuntamiento de Candelaria para atender el déficit del servicio urbano asciende a la cantidad de DOSCIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL NOVECIENTOS SESENTA Y NUEVE EUROS CON CUARENTA CÉNTIMOS **(248.969,40 euros)**.

El Cabildo Insular en el primer trimestre del año y previa presentación de un certificado del Secretario o del Interventor del Ayuntamiento de la consignación inicial procederá al abono del **25%** de la cantidad consignada en concepto de aportación al déficit del servicio.

La cantidad a aportar por el Cabildo **en cada ejercicio anual** y correspondiente al **25%** del importe total a aportar por medio del presente Convenio asciende a SESENTA Y DOS MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y DOS EUROS CON TREINTA Y CINCO CÉNTIMOS **(62.242,35 euros)**.

El desglose anual de importes a abonar por el Cabildo sería el siguiente:

AÑO DE VIGENCIA DEL CONVENIO	IMPORTE A ABONAR (25%)
<b>AÑO 2022</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2023</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2024</b>	<b>62.242,35€</b>
<b>AÑO 2025</b>	<b>62.242,35€</b>

En el primer semestre del ejercicio siguiente se presentará por el Ayuntamiento de Candelaria un certificado del/la Interventor/a o Secretario/a de ejecución de las partidas destinadas al coste del déficit del servicio urbano de Candelaria. Así mismo, el Ayuntamiento deberá aportar un informe de control externo o interno que ponga de manifiesto la demanda del servicio, usos de títulos de





transporte, kilómetros recorridos, nivel de aceptación de los usuarios, y cuantas consideraciones estimen convenientes. El informe deberá ser comprensivo de la evolución de los datos del servicio por un periodo mínimo de un año. Así mismo, los datos contenidos en el informe de control deberán ser tomados en consideración por la comisión de seguimiento del Convenio.

En el caso de que el importe anual subvencionado 62.242,35€. ascendente a un 25% del presupuesto consignado por el Ayuntamiento, resultara que en la cantidad adelantada “a buena cuenta”, según la presente estipulación, fuera superior a la aplicación porcentual al presupuesto real del servicio público, según su liquidación, se aplicarían los mecanismos de reintegro o compensación establecidos en el Reglamento General de Recaudación.

**DECIMOCUARTA.** - En cuanto a la extinción del presente Convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 40/2015. De 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el cual estipula como causas de resolución del mismo:

- El transcurso del plazo de vigencia del convenio son haberse acordado la prórroga del mismo.
- El acuerdo unánime de todas las partes firmantes.
- El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguna de las partes firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado al responsable del mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y a las demás partes firmantes.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a las partes firmantes la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el convenio. La resolución del convenio por esta causa podrá conllevar la indemnización de los perjuicios causados si así se hubiera previsto.

- Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del convenio.
- Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en el convenio o en otras leyes.

**DECIMOQUINTA.** - En lo referente a los efectos de la resolución del convenio se estará a lo dispuesto en el artículo 52 de la mencionada Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

## **DISPOSICIONES ADICIONALES**

Disposición Adicional Primera. -





El Cabildo Insular de Tenerife en ningún caso asumirá déficit operativo del servicio, superiores a su aportación porcentual y a la tarifa de equilibrio establecida, siendo la gestión a riesgo y ventura de los operadores del mismo y asumidos, en su caso, por el Ayuntamiento de Candelaria

Dentro del ámbito objetivo del presente se incluye a todos los operadores del servicio urbano de Candelaria, tanto a las guaguas como a los taxis.

**Disposición Adicional Segunda. -**

Los costes del servicio, su tarifa de equilibrio, y las aportaciones de las administraciones cofinanciadoras serán objeto de evaluación por la comisión de seguimiento, teniendo en cuenta entre otros parámetros, las variables del Observatorio Autonómico de Costes del Transporte, precios de combustible, posibles aportaciones de otros entes cofinanciadores, ingresos de tarifas en metálico, evolución de la demanda, etc...

Se deberá tener en cuenta en la política tarifaria del servicio la coherencia con las políticas de precios que determine el Cabildo Insular de Tenerife en el servicio regular de personas viajeras.

Disposición Adicional Tercera. - Las relaciones entre TITSA y este Cabildo Insular se regirán por lo estipulado en el Contrato-Programa.

Y en prueba de conformidad, ambas partes suscriben el presente convenio por triplicado ejemplar en el lugar y día señalados en el encabezamiento.

El Presidente del Cabildo Insular  
del Ayuntamiento de Candelaria,

La Alcaldesa-Presidenta de Tenerife

Pedro Manuel Martín Domínguez

María Concepción Brito Núñez

Segundo. - Facultar a la Alcaldesa para la firma del citado Convenio de colaboración y de la documentación precisa para la ejecución del mismo.

Tercero. - Dar traslado del acuerdo que se adopte al Cabildo Insular de Tenerife.





## B) ACTIVIDAD DE CONTROL

3.----

## C) RUEGOS Y PREGUNTAS

### 4.-Ruegos y preguntas.

No hubo.

Y no habiendo más asuntos de que tratar, la Presidencia levantó la sesión siendo las 10:45 horas del mismo día. De todo lo que, como Secretario General, doy fe.

**Vº. Bº.**  
**LA ALCALDESA-PRESIDENTA,**

María Concepción Brito Núñez

**EL SECRETARIO GENERAL**

Octavio Manuel Fernández Hernández.

**DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE**

