



Nº 34/2018



Santa Cruz de Tenerife
AYUNTAMIENTO

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE EL CABILDO INSULAR DE TENERIFE Y EL AYUNTAMIENTO DE SANTA CRUZ DE TENERIFE, PARA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS URBANO E INTERURBANO

En Santa Cruz de Tenerife, a

15 FEB 2018

REUNIDOS

El Ilmo. Sr. D. Carlos Enrique Alonso Rodríguez, Presidente del Cabildo Insular de Tenerife, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los art. 57.b de la Ley 8/2015 de 1 de abril de Cabildos Insulares y 6.1.n) del Reglamento Orgánico del Cabildo Insular de Tenerife, previa autorización de Consejo de Gobierno de la Corporación otorgada en sesión extraordinaria celebrada el 29 de diciembre de 2017.

De otra parte el Ilmo. Sr. D. José Manuel Bermúdez Esparza, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife, en nombre y representación de la indicada Corporación Municipal, en nombre y representación de la institución que preside, en virtud de lo dispuesto en los artículos 124.4. a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y 31.1.e) de la Ley 7/2015 de 1 de abril de Municipios de Canarias, previa autorización del Pleno de la Corporación otorgada en sesión ordinaria celebrada el 22 de diciembre de 2017.

EXPONEN

1. Los transportes públicos regulares de viajeros por carretera y de uso general tienen el carácter de servicio público esencial de titularidad de la Administración competente, en virtud de art. 45 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (en adelante, "Ley 13/2007").
2. El art. 9.1 de la Ley 13/2007 permite a las Administraciones Públicas Canarias competentes en materia de transporte por carretera *"que hagan uso de las técnicas de colaboración, coordinación e información contempladas en la legislación vigente para el ejercicio coordinador de sus respectivas atribuciones"*.

3. El art. 55.1 de la Ley 13/2007 define el “*transporte insular integrado*” como aquel transporte regular de viajeros que se desarrolle en el ámbito insular integrado por las distintas modalidades de transporte público regular de viajeros por carretera en los términos de la presente ley.
4. De conformidad con el art. 56 y 57 de la Ley 13/2007, el transporte urbano e interurbano forman parte del transporte insular integrado.

- a) El transporte urbano se define como aquel que se desarrolla en núcleos consolidados de población dentro de un mismo término municipal, así como el que comunique entre sí núcleos poblacionales diferentes situados en el mismo ámbito territorial municipal según se establezca reglamentariamente.

La competencia en la regulación, planificación, administración, financiación y gestión corresponde a los Ayuntamientos del municipio donde se desarrolle el transporte urbano. Cabe destacar el art. 26.1.d de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, establece que en los municipios con una población superior a los 50.000 habitantes (como es el caso del municipio de Santa Cruz de Tenerife), deberá prestarse obligatoriamente el servicio de transporte urbano de viajeros.

- b) El transporte interurbano es aquel que se desarrolla y comunica núcleos poblacionales diferentes situados dentro de una misma isla, siempre que no sean del mismo término municipal.

La competencia de planificación, financiación y gestión del transporte interurbano compete a los Cabildos Insulares con sujeción a lo dispuesto en esta Ley, en particular en cuanto a las modalidades de gestión.

5. La propia Ley 13/2007, en su art. 55.4 contempla que la gestión del transporte insular integrado se pueda realizar a través de los diferentes instrumentos de gestión, como por ejemplo consorcios, autoridades únicas o cualquier otro instrumento de coordinación de las distintas modalidades de gestión de los transportes públicos regulares de viajeros.

Hay que destacar también que el art. 49 de la Ley 13/2007 prevé como excepción a la regla general de prestación del servicio de transporte público mediante concesión administrativa, que pueda gestionarse directamente, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada por el carácter o naturaleza del servicio, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social debidamente justificados.

6. En virtud, de lo anteriormente señalado, el Cabildo Insular de Tenerife gestiona de forma directa la prestación del servicio de transporte público interurbano, a

9



través TITSA, que está reconocido como medio propio de la Corporación Insular, de conformidad con el art. 24.6 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, ya que es una empresa, cuyo capital social le pertenece íntegramente y tiene como objeto social, la prestación de servicios de transporte público colectivo de pasajeros en guagua en la Isla de Tenerife (tanto urbanos como interurbanos).

7. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ha formalizado varios conciertos y convenios con TITSA para la prestación del servicio de transporte público urbano en su término municipal, desde 1979 hasta 2012. A partir de 2013 el Ayuntamiento ha suscrito varios Convenios de Colaboración con el Cabildo Insular de Tenerife, para la financiación y regulación del servicio de transporte público urbano en su término municipal, que ha prestado TITSA como medio propio del Cabildo. El último de ellos se suscribió en 2016 y ha sido prorrogado durante el 2017.
8. La suscripción de este Convenio atiende a la voluntad de las dos Administraciones Públicas de definir una fórmula definitiva que permita, dentro de un marco de cooperación y con unos objetivos de optimización y eficiencia de los recursos públicos ya existentes, la prestación del servicio público de transporte urbano en el término municipal de Santa Cruz de Tenerife.
9. En el Informe de la Secretaria General del Pleno, de 11 de abril de 2017, relativo *"a la aprobación del Convenio de cooperación interadministrativa entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de La Laguna en materia de transporte público regular de viajeros de ámbito urbano en el término municipal de La Laguna"*, se realiza un estudio sobre las posibles fórmulas de prestación del servicio de transporte urbano, aplicables también al caso del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife. Cabe destacar que el informe llega a la conclusión de que la suscripción de un Convenio, de conformidad con el art. 49 de la Ley 40/2015, de 2 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (en adelante, "Ley 40/2015"), solo puede tener una duración máxima de 8 años, incluido el periodo de prórroga, por lo que pone de relieve el carácter puramente colaborativo y puntual que tienen estos instrumentos de relación interadministrativa, no diseñados para la prestación permanente, homogénea y estable de un servicio público esencial, como es, el servicio de transporte regular de viajeros con carácter urbano.

Asimismo, se hace referencia a la Jurisprudencia europea, que desde 1999, viene rechazando la posibilidad de que se proceda a la suscripción de convenios de colaboración interadministrativos con el fin exclusivo de que una de ellas utilice a su empresa pública, medio instrumental y propio para prestar un servicio público a la otra, cuando la entidad territorial que recibe el servicio no ejerce sobre la sociedad mercantil el control análogo al que ejercer sobre sus propios

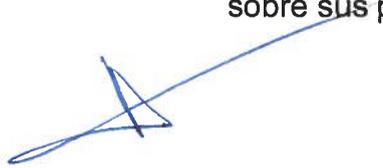


servicios, así como el resto de requisitos previstos en los arts. 4.1. n) y 24.6 del TRLCSP (sentencias del TJUE de 18 de noviembre de 1999, de 13 de octubre de 2005, de 11 de mayo de 2006, de 19 de abril de 2007 y 13 de noviembre de 2008).

En este sentido, la sentencia del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2003, admite la prestación de servicios públicos locales mediante fórmulas jurídicas de cooperación y colaboración, sin que ello implique vulneración del principio de la autonomía local en el ejercicio de las competencias propias, siempre y cuando no se infrinjan los postulados constitucionales y los condicionamientos impuestos por el propio ordenamiento jurídico, especialmente en lo que se refiere al diseño de las respectivas competencias que puede verse afectado cuando con la invocación de la necesaria colaboración, en lugar de una participación igualitaria, se establezcan mecanismos de subordinación que resulten contrarios a la propia autonomía municipal. Entiende el Tribunal que ello se solventa si la gestión del medio instrumental utilizado para la prestación del servicio en cuestión es cogestionado por las Administraciones Públicas que suscriben el Convenio de Colaboración.

10. De acuerdo con lo anteriormente expuesto, TITSA podría realizar el transporte público de viajeros urbano si fuese medio propio o servicio técnico del Ayuntamiento.
11. La regulación del medio propio se encuentra por un lado, en los arts. 4.1.n) y 24.6 del TRLCSP y el art. 12 de la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, "Directiva 2014/24/UE"):
 - El art. 24.6 del TRLCSP, establece que se puede considerar como medio propio y servicios técnicos aquellos poderes adjudicadores para los que realicen la parte esencial de su actividad cuando éstos ostenten sobre los mismos un control análogo al que pueden ejercer sobre sus propios servicios. Si se trata de sociedades, además, la totalidad de su capital tendrá que ser de titularidad pública. Asimismo, se deberá hacer constar en los estatutos de la entidad que actúe como medio propio y servicio técnico esta condición y precisar el régimen de las encomiendas que se les puedan conferir o las condiciones en que podrán adjudicárseles contratos.
 - El art. 12 de la Directiva 2014/24/UE establece varios supuestos de lo que denomina "*contratos públicos entre entidades del sector público*", entre los cuales cabe destacar los previstos en los apartados 1 y 3:
 - El art. 12.1 de la Directiva 2014/24/UE se refiere al caso en que un poder adjudicador atribuye un encargo a una persona jurídica (de Derecho público o privado) sobre la que ejerza un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios.

9

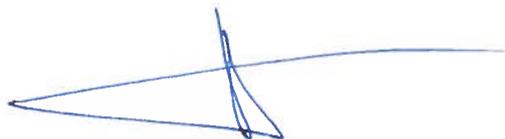


- Mientras que art. 12.3 de Directiva 2014/24/UE se refiere a los encargos que se realicen a una entidad sobre la cual varios poderes adjudicadores ejerzan un control análogo al que ejercen sobre sus propios servicios. Al efecto, para considerar que existe un control análogo conjunto deben concurrir los tres requisitos enumerados en el referido apartado:
 - i) Que los órganos decisorios de la persona jurídica controlada estén compuestos por representantes de todos los poderes adjudicadores participantes. Cada representante puede representar a varios poderes adjudicadores participantes o a la totalidad de los mismos,
 - ii) Que esos poderes adjudicadores puedan ejercer conjuntamente una influencia decisiva sobre los objetivos estratégicos y las decisiones significativas de la persona jurídica controlada, y
 - iii) Que la persona jurídica controlada no persiga intereses contrarios a los intereses de los poderes adjudicadores que la controlan.

12. A la vista de lo expuesto anteriormente, y teniendo en cuenta que lo que se pretende es que TITSA se convierta en medio propio del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife mediante la adquisición de una acción del capital de la Mercantil y que obtenga representación en su Consejo de Administración, el supuesto aplicable es el previsto en el apartado 3 del art. 12 de la referida Directiva.

- El apartado 3 del art. 12, exige los tres requisitos siguientes para adjudicar un contrato a un medio propio conjunto de varias entidades:
 - a) que el poder adjudicador ejerza sobre dicha persona jurídica, conjuntamente con otros poderes adjudicadores, un control análogo al que ejerce sus propios servicios;
 - b) que más del 80 % de las actividades de esa persona jurídica se lleven a cabo en el ejercicio de los cometidos que le han sido confiados por los poderes adjudicadores que la controlan o por otras personas jurídicas controladas por los mismos poderes adjudicadores;
 - c) que no exista participación directa de capital privado en la persona jurídica controlada, con la excepción de las modalidades de participación de capital privado que no supongan un control o una posibilidad de bloqueo y que vengan impuestas por las disposiciones de la legislación nacional, de conformidad con los Tratados, y que no suponga el ejercicio de una influencia decisiva sobre la persona jurídica controlada.

9



13. El plazo de transposición de la Directiva 2014/24/UE venció el 16 de abril de 2016. España solamente ha incorporado en el TRLCSP distintos preceptos puntuales de la Directiva y, recientemente, ha aprobado la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al Ordenamiento Jurídico Español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo, 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, "Ley 9/2017").

De conformidad con la disposición final decimosexta de la Ley 9/2017, su entrada en vigor tendrá lugar transcurridos 4 meses desde su publicación, esto es, el 9 de marzo de 2018 (salvo algunos preceptos para los cuales se establecen plazos de entrada en vigor distintos).

En consecuencia, hasta la entrada en vigor de la Ley 9/2017, se aplicará el TRLCSP y los preceptos de la Directiva que estén suficientemente claros y precisos y no establezcan obligaciones sujetas a excepción o condición alguna, tendrán efecto directo, de conformidad con la Resolución de 16 de marzo de 2016 de la Dirección General del Patrimonio del Estado, por la que se publica la Recomendación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa sobre el efecto directo de las nuevas Directivas comunitarias en materia de contratación pública.

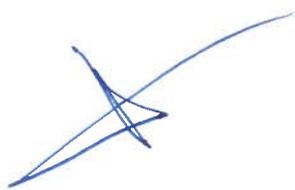
14. En virtud de lo anterior, los requisitos del apartado 3 del art. 12 tienen la siguiente aplicación:

- El requisito de la letra a) relativo al "control conjunto" goza de efecto directo por que está suficientemente claro, preciso e incondicionado y no se opone al contenido del art. 24.6 del TRLCSP, ya que se viene interpretando que el "control análogo" concurre cuando los poderes adjudicadores tengan participación en el capital de la entidad que actúa como medio propio.

Como ejemplo claro de esta interpretación nos encontramos con la utilización de la Empresa de Transformación Agraria, S.A., (TRAGSA) cuyo capital pertenece mayoritariamente a la Administración General del Estado y en pequeños porcentajes a las Comunidades Autónomas que voluntariamente decidan participar, lo que les permitiría considerar a tal sociedad como medio propio de todas ellas.

- El requisito de la letra b) por el que se establece que un 80% de la actividad del medio propio debe realizarse para ejecutar cometidos confiados por la entidad de la que depende, aunque no aparece recogido en el art. 24.6 del TRLCSP, no se opone en su contenido y al estar suficientemente claro, preciso e incondicionado, goza de efecto directo.

9



- El requisito de la letra c) relativo a la no participación de capital privado en la entidad que tiene la condición de medio propio, ya está recogido en el art. 24.6 del TRCLSP por lo que es de aplicación directa, salvo la excepción a la que se refiere la letra c) del art. 12.3 de la Directiva 2014/24/UE (por no ser suficientemente precisa no tiene efecto directo).
15. Aunque la Ley 9/2017 no ha entrado en vigor y, en consecuencia, no es de aplicación al caso que nos ocupa, hay que destacar que regula los encargos de los poderes adjudicadores a medios propios personificados y, en su art. 32.4, plasma el supuesto contemplado en el art. 12.3 de la Directiva 24/2014/UE, estableciendo, en rasgos generales, los mismos requisitos para considerar a una persona jurídica (pública o privada) como un medio propio de dos o más poderes adjudicadores que sean independientes entre sí y para determinar que concurre un control conjunto.
 16. Para que TITSA se convierta en medio propio del Ayuntamiento solamente falta el requisito del "control conjunto", porque ya concurren los requisitos de las letras b) y c) del art. 12.3 de la Directiva 2014/24/UE, al tratarse de una sociedad de capital íntegramente público y dedicar el 80% de su actividad a realizar los cometidos encomendados por el Cabildo Insular de Tenerife.

Con la finalidad de dar cumplimiento al requisito de "control conjunto", el Ayuntamiento pretende adquirir una acción del capital social de TITSA, que se le reconozca representación en el Consejo de Administración y que se modifiquen los Estatutos de la mercantil para que expresamente figure como medio propio de la Corporación municipal.

17. En consecuencia, las partes suscriben el presente Convenio de Colaboración, con las siguientes

CLÁUSULAS

PRIMERA.- Objeto del Convenio.

 Es objeto del presente Convenio configurar entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife el marco de coordinación del Transporte Urbano en el municipio de Santa Cruz de Tenerife e Interurbano.

Las obligaciones previstas para las Administraciones firmantes en este Convenio no tienen una repercusión económica directa.

SEGUNDA.- Compromisos de las partes:

1. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife:





- a) Adquirirá una acción de TITSA, a través del correspondiente procedimiento patrimonial, para convertir la compañía en un medio instrumental del Ayuntamiento.
- b) Atribuirá la prestación del servicio de transporte urbano de viajeros en el Municipio de Santa Cruz de Tenerife a TITSA, a través del oportuno encargo que garantice la cobertura financiera de los servicios atribuidos.

En el ejercicio de las competencias legalmente atribuidas, y sin perjuicio del encargo a TITSA que se efectúe, el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife ostentará, en todo caso, las facultades de dirección, planificación, financiación y supervisión del servicio público de transporte urbano.

- c) Permitirá al Cabildo Insular de Tenerife detraer de la Carta Municipal las cantidades que le corresponde al Ayuntamiento de Santa Cruz abonar mensualmente a la compañía TITSA para garantizar el adecuado funcionamiento de la prestación del servicio de transporte público urbano.

Dicha autorización a la detracción de los recursos derivados de la Carta Municipal, estará condicionada a la minoración de un 1% del gasto efectivo que deba desembolsar el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife por la prestación del servicio de transporte urbano en el municipio.

2. El Cabildo Insular de Tenerife:

- a) Tramitará el procedimiento correspondiente para transferir al Ayuntamiento una acción de TITSA.
- b) Promoverá la modificación de los estatutos de TITSA para que se reconozca a la mercantil como medio propio o servicio técnico del Cabildo Insular de Tenerife y del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.
- c) Garantizará la participación al Ayuntamiento en el Consejo de Administración de TITSA, previa designación por la Junta General de un Consejero/Administrador propuesto por la Corporación Municipal.

TERCERA.- Coordinación para la prestación del servicio de transporte urbano e interurbano.

- El Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento establecerán una política bonificadora acompasada o de características similares, establecerán títulos interoperables y los mecanismos compensatorios para los operadores.

Cada una de las partes sin ceder su potestad tarifaria, deberán consensuar las tarifas bonificadoras para permitir el transbordo a partir de un sistema de billeteaje común.

- Estas tareas de coordinación en materia de cuadro de servicio, tarifas, bonificaciones, títulos, etc., que afecten al transporte urbano deberán ser objeto de informe por parte de la comisión de seguimiento del presente Convenio.

CUARTA.- Régimen de responsabilidad patrimonial.

- Corresponde al Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife la responsabilidad patrimonial que se derive del funcionamiento de las líneas y paradas urbanas del servicio de transporte público de viajeros.
- Corresponde a la Corporación Insular la responsabilidad patrimonial que se derive en el resto de los casos por el funcionamiento del servicio de transporte público de viajeros en líneas interurbanas así como en el Intercambiador de Santa Cruz.

No obstante, podrá responder directamente el operador del servicio de transporte, a través de su propio seguro de responsabilidad civil o del seguro obligatorio de viajeros, según resulte de la instrucción de los expedientes de responsabilidad patrimonial iniciados al efecto.

QUINTA.- Consecuencias aplicables en caso de incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por cada una de las partes.

En caso de que una de las partes incumpla de forma grave o reiterada sus obligaciones, la otra parte podrá requerirle, en el plazo máximo de UN (1) MES, a contar desde el día siguiente al de notificación, para que cumpla con las obligaciones y compromisos que considera incumplidos y le advertirá que en caso contrario, podrá resolver el Convenio unilateralmente.

La resolución unilateral del Convenio producirá efectos desde la fecha en que sea notificada a la otra parte.

SEXTA.- Mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del convenio y de los compromisos adquiridos por los firmantes.

Se crea una comisión de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio formada por:

- Presidente: El Concejal competente del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.





- Secretario: El Jefe del Servicio Administrativo de Movilidad y Proyectos Estratégicos
- Tres vocales:
 - El Director de Movilidad y Proyectos Estratégicos.
 - Representante del Ayuntamiento de Santa Cruz.
 - Un representante de TITSA.

La comisión de seguimiento tiene atribuidas las funciones de interpretación y desarrollo del Convenio, velar por su correcto cumplimiento, dar respuesta a las consultas o dirimir cuantos desacuerdos entre las partes se produzcan en el transcurso de su ejecución. En especial, velará por la adecuada coordinación de los sistemas de transporte público urbano e interurbano, política tarifaria, bonificación social, intercambios modales y cualquier otra política que favorezca el adecuado impulso del transporte público en Santa Cruz de Tenerife.

Las reuniones de la Comisión de Seguimiento serán convocadas por el Secretario con una antelación mínima de 7 días, contados desde la comunicación al resto de integrantes de la fecha, hora y lugar previstos para su celebración.

OCTAVA.- Régimen de modificación del convenio.

El Convenio podrá ser objeto de modificación, mediante acuerdo de las partes, que deberá formalizarse por escrito.

NOVENA.- Duración del Convenio.

El presente Convenio tendrá una duración de cuatro (4) años, a contar desde la fecha de su formalización.

En cualquier momento antes de la finalización del plazo de vigencia, las partes podrán acordar su prórroga por un periodo de hasta cuatro años adicionales, que deberá ser formalizada en la correspondiente Adenda.

DECIMA.- Extinción del Convenio

Son causas de extinción del Convenio:

- a) Transcurso del plazo de vigencia, sin haberse acordado la prórroga del mismo.
- b) Transcurso del periodo máximo de prórroga.
- c) Acuerdo unánime de las partes.

9



- d) Incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por alguna de las partes, conforme a la cláusula 6ª.
- e) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del Convenio.
- f) Que el Ayuntamiento deje de ser titular de una acción del capital social de TITSA, conforme al régimen de transferencia de acciones previsto en el art. 9 de los Estatutos de TITSA.

UNDECIMA.- Régimen jurídico y jurisdicción competente.

El presente Convenio tiene naturaleza administrativa, se rige por lo dispuesto en la ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, así como por las normas de Derecho Administrativo aplicables y se someterá a la jurisdicción Contencioso-administrativa.

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA.- Al presente convenio se incorporará como ANEXO el encargo que el Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife realice a TITSA para la prestación del servicio de transporte urbano.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA.- La liquidación del Convenio formalizado entre el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Santa Cruz durante el ejercicio 2017 será realizada antes del primer semestre del ejercicio del 2018 con la metodología establecida en el citado Convenio.

Para la debida constancia de todo lo convenido, y en prueba de conformidad, se firma la presente Convenio, por triplicado, en el lugar y fecha indicados.

**EL PRESIDENTE DEL
CABILDO DE TENERIFE**

D. Carlos Enrique Alonso Rodríguez

**EL ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO
DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

D. José Manuel Bermúdez Esparza

