



## **MEMORIA XUSTIFICATIVA E ECONÓMICA RELATIVA AO PROXECTO DE CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE A XUNTA DE GALICIA E OS CONCELLOS DA CORUÑA E OLEIROS, PARA A COORDINACIÓN DOS SERVIZOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DAS SÚAS RESPECTIVAS COMPETENCIAS CON ORIXE OU DESTINO NA ZONA DE SANTA CRISTINA**

### **1. Antecedentes**

1.1. O Convenio de Colaboración entre a Xunta de Galicia e os Concellos da Coruña e Oleiros, para a coordinación dos servizos de transporte público das súas respectivas competencias con orixe ou destino na zona de Santa Cristina iníciase coa proposta remitida polo Concello de Oleiros o 30 de maio de 2018 á Xunta de Galicia.

1.2. Con data do 6 de xuño de 2018 foi remitido aos Concellos da Coruña e de Oleiros o borrador do texto do convenio solicitando a emisión dun informe ao respecto, sendo recibidos os ditos informes na Dirección Xeral de Mobilidade o 19 e o 11 de xuño respectivamente.

1.3. O 13 de xuño de 2018 foi solicitado o informe de Asesoría Xurídica e foi recibido o 22 de xuño de 2018 con carácter favorable.

1.4. Con data do 2 de xullo de 2018 remitiuse o proxecto de convenio de ampliación da Liña 1-A do servizo de transporte urbano da Coruña con penetración no termo municipal de Oleiros (Santa Cristina) para a época de verán ás empresas contratistas afectadas co obxecto de que realizasen as alegacións, observacións e propostas que considerasen oportunas.

Finalizado este trámite de audiencia recibíronse os escritos das seguintes concesionarias:

- Compañía de Tranvías da Coruña SA
- Arriva Galicia SLU
- Autos Cal Pita SA

1.5 Deuse traslado ao Concello da Coruña e ao Concello de Oleiros das alegacións emitidas, recibíndose un escrito do Concello de Oleiros, cunha serie de consideracións, mentres que do Concello da Coruña non se recibiu ningunha comunicación ao respecto.

### **2. Obxecto do convenio**

O presente convenio será formalizado entre a Xunta de Galicia e os Concellos da Coruña e de Oleiros coa finalidade de estender a Liña 1A de transporte urbano, prestada na actualidade por Tranvías da Coruña SL, ata Santa Cristina, no Concello de Oleiros, entre o 15 de xuño e o 15 de setembro.





### **3. Finalidade e xustificación**

O convenio ten por obxecto atender con maior eficacia o incremento de demanda que se produce no verán en afluencia de viaxeiros/as procedentes do Concello da Coruña á zona de praia de Santa Cristina, no Concello de Oleiros. Actualmente o transporte público para ese traxecto realízase nos operadores interurbanos que teñen asignada a concesión. O que se trata é de que mediante a extensión do transporte urbano sexa posible chegar a Santa Cristina con dous beneficios concretos inmediatos para a persoa usuaria:

- A cobertura do transporte urbano en canto a número de paradas no Concello da Coruña é elevada, o que implica facilitar a prestación do servizo en proximidade e en posibilidades de acceso a maior cantidade de poboación.
- A extensión da liña urbana implica unha elevada frecuencia en canto saídas de ida e volta entre A Coruña e Santa Cristina e nun amplo horario, coa conseguinte mellora no servizo de acceso a este traxecto para o público.

A distancia da extensión é relativamente reducida (un quilómetro). Establécense ademais mecanismos compensatorios para os operadores interurbanos afectados, como logo de expoñerá.

Por outra parte, o convenio formalízase ao abeiro da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, ao establecer a posibilidade de que as Administracións autonómica e local formalicen convenios de colaboración mediante os que se establecerán actuacións de coordinación de servizos de transporte público das súas respectivas competencias, incluíndo a habilitación da extensión dos servizos interurbanos ao transporte urbano ou viceversa.

En relación ás alegacións recibidas por parte dos operadores interurbanos emítense as seguintes consideracións:

#### **Alegacións da Compañía de Tranvías da Coruña SA**

No escrito preséntase unha alegación única que se refire á cláusula segunda do convenio sobre condicións de execución do servizo, que establece no punto tres que “3. *Para os efectos do previsto no punto anterior, terán carácter de modificación substancial, entre outras, todas aquelas variacións nos horarios dos servizos que supoñan unha redución de expedicións diarias. Non se considerarán modificacións substanciais as que garantan o funcionamento da liña "a frecuencia", é dicir, con paso menor ou igual a vinte minutos*”.

Sostén esta empresa que a restrición relativa aos vinte minutos, para os efectos de ser considerada como modificación substancial, debe referirse exclusivamente aos días comprendidos entre o luns e o venres non festivos, xa que a frecuencia de paso da liña 1-A recollida no anexo é de 21 minutos e por outra parte permite máis flexibilidade de adaptación para os días festivos en función da demanda. Do contido do escrito dedúcese





que o significado dado no escrito a “días laborais” non inclúe os sábados, ademais dos domingos e festivos.

Unha vez analizada esta alegación considérase conveniente incorporar a proposta, de tal xeito que as adaptacións realizadas en sábados e en días non laborais superiores aos 20 minutos non teñan necesariamente un carácter substancial só por este motivo, introducindo así unha flexibilidade ante a demanda efectiva nestes días.

Débese ter en conta que esta modificación non afecta ao servizo dos operadores interurbanos.

O punto tres queda pois redactado do seguinte xeito:

“3. Para os efectos do previsto no punto anterior, terán carácter de modificación substancial, entre outras, todas aquelas variacións nos horarios dos servizos que supoñan unha redución de expedicións diarias. Non se considerarán modificacións substanciais as que garantan o funcionamento da liña “a frecuencia”, é dicir, con paso menor ou igual a vinte minutos, aplicable esta excepción aos días comprendidos entre o luns e o venres que non sexan festivos”.

### **Alegacións de Arriva Galicia SLU**

1. A primeira alegación do escrito refírese ao título, xa que considera que fai referencia ao termo “coordinación” mentres que o que se produce é unha ampliación ou modificación substancial.

Cómpre sinalar a este respecto que o termo de “coordinación” considérase adecuado xa que está utilizado no sentido da competencia atribuída á Xunta de Galicia na lexislación vixente, como instrumento de relación interadministrativa, vinculando neste caso á Administración local.

2. Nas alegacións segunda, terceira e cuarta, agrupadas para esta resposta pola interrelación do seu contido, expónse, dito sexa en termos sintéticos, que a tramitación deste expediente debería estar suxeita ao disposto na Lei 6/1996, de 9 de xullo, de coordinación dos servizos de transportes urbanos e interurbanos por estrada de Galicia e en concreto ás disposicións relativas aos plans de explotación para municipios de máis de 50.000 habitantes, o que impoñería a necesidade de redacción do plan pola Xunta de Galicia e de acompañalo dunha documentación preceptiva (estudo da oferta e demanda, relación de concesionarios, estudo de infraestruturas etc), así como a necesidade duns requisitos concretos de publicidade e audiencia. Sobre isto tamén menciona a empresa concesionaria, dentro da alegación terceira, que parece que xa existe unha decisión prefixada sen ter escoitado aos operadores.

A este respecto é preciso sinalar que a Disposición adicional decimosegunda da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, establece:





## “Racionalización do sistema de transporte público

1. Co fin de mellorar as condicións de accesibilidade das persoas usuarias á rede de transporte público, ademais das formas de cooperación previstas na Lei 6/1996, do 9 de xullo, de coordinación dos servizos de transporte urbanos e interurbanos de viaxeiros por estrada, a Xunta de Galicia, a través da consellaría competente en materia de mobilidade e transportes, poderá:

a) Formalizar convenios de colaboración con outras administracións públicas galegas mediante os que se establecerán actuacións de coordinación de servizos de transporte público das súas respectivas competencias, incluíndo a habilitación da extensión dos servizos interurbanos ao transporte urbano ou viceversa...”.

O contido desta disposición faculta á Xunta de Galicia para que mediante a formalización dun convenio de colaboración estableza actuacións concretas de coordinación e con referencia expresa e concreta á extensión dos servizos urbanos ao transporte urbano ou viceversa. Existe pois unha habilitación expresa con rango legal que fundamenta esta actuación e que establece o convenio de colaboración como instrumento que, por outra parte, debe conter os elementos esenciais obxecto da regulación materializados nas correspondentes cláusulas acordadas entre as partes que o formalizan, neste caso a Xunta de Galicia, o Concello da Coruña e o Concello de Oleiros. Polo tanto, o proceso de formalización do convenio, debe rexerse na súa integridade, e en concreto no relativo aos trámites preceptivos, pola lexislación aplicable ao respecto para a tramitación de convenios. Cabe mencionar neste sentido que o posible cuestionamento sobre a utilización deste instrumento quedou disipada coa Sentenza 463/2017 do Tribunal Superior de Xustiza de Galicia, que nos fundamentos xurídicos cuarto e quinto, non deixa lugar a dúbidas sobre o pleno respaldo legal desta posibilidade con referencia expresa á Disposición antes citada.

3. Na alegación quinta do interesado, logo da cita do artigo 4 da Lei 16/1987, de 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, expónse que é preferible ao seu entender unha modificación dos contratos existentes e non superpoñer servizos dun novo operador, xa que constitúe ao seu entender competencia desleal e unha discriminación.

Cabe sinalar a este respecto que a posible perda de persoas viaxeiras verase compensada para o posible operador afectado, cunha indemnización, se houberse lugar, que se establece no punto terceiro do proxecto remitido:

*“3... Así mesmo, o Concello de Oleiros asumirá integramente as indemnizacións que poidan corresponder aos operadores interurbanos que teñan tráfico coincidentes coa zona na que se produce a ampliación do itinerario.*

*Para estes efectos, e sen prexuízo da asunción polo Concello de Oleiros daqueloutras indemnizacións que eventualmente puidesen resultar procedentes, a Dirección Xeral de Mobilidade da Consellaría de Infraestruturas e Vivenda calculará e remitiralle ao Concello Oleiros anualmente o número de persoas viaxeiras dos tráfico interurbanos afectados por este convenio correspondente ao ano inmediatamente anterior, para efectos de que o dito concello lles faga as liquidacións que, no seu caso, correspondan aos operadores*





*interurbanos atendendo a eventual diminución das persoas usuarias respecto do último ano natural completo anterior ao inicio da tramitación deste convenio, e de xeito proporcional ao volume de expedicións xestionadas entre ambos períodos temporais a través da aplicación SITME, e do Sistema de Axuda á Explotación de Galicia a partir da data na que resulte obrigatorio para as empresas a remisión de información a través deste. Por pedimento das empresas afectadas, o concello poderá realizar liquidacións parciais, para o que a dirección xeral fará os cálculos indicados anteriormente nos prazos correspondentes”.*

Polo tanto non existe ningún prexuízo económico para o alegante, ao verse este compensado pola previsión de indemnización deste punto, cun criterio obxectivo de cuantificación.

4. A alegación sexta refírese ao principio de exclusividade do tráfico.

En primeiro lugar débese ter en conta o Real Decreto 1211/1990, do 28 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei de Ordenación dos Transportes Terrestres (en diante ROTT) , e, en particular as excepcións do artigo 65.1 á exclusividade:

*“1. Non obstante o disposto no artigo anterior, poderán autorizarse tráfico coincidentes cos doutros servizos preexistentes nos seguintes supostos:*

*a) Cando o servizo deba prestarse na zona de influencia de núcleos urbanos de máis de 50.000 habitantes de poboación de dereito, ata as distancias máximas seguintes medidas en liña recta desde o centro dos devanditos núcleos: Poboacións de máis dun millón de habitantes, 20 quilómetros. Poboacións de entre 500.000 e un millón de habitantes, 15 quilómetros.*

*Poboacións de entre 150.000 e 500.000 habitantes, 10 quilómetros.*

*Poboacións de entre 50.000 e 150.000 habitantes, 5 quilómetros.*

*Con todo, mediante acordo conxunto do Ministerio de Transportes, Turismo e Comunicacions e do órgano competente da Comunidade Autónoma afectada, previo informe do Consello Nacional de Transportes Terrestres e do Comité Nacional do Transporte por Estrada, poderá establecerse en relación con poboacións concretas distancias distintas das que resultarían da aplicación das anteriores regras xerais.*

*Haberá de tratarse de concesións globalmente distintas e deberá xustificarse no expediente a procedencia do establecemento do tráfico coincidente de que se trate.*

*b) Nos tráfico de competencia municipal coincidentes con outros de servizos interurbanos que se desenvolvan dentro dun mesmo termo municipal, segundo o previsto no artigo 142.*

*c) Cando sendo insuficientes as expedicións realizadas pola liña preexistente para atender debidamente as novas necesidades xurdidas, o titular daquela, ante o requirimento da Administración para que leve a cabo as modificacións precisas, manifieste expresa ou tacitamente o seu desinterese en atendela, e a Administración non decida impoñelas con carácter forzoso.*





*d) Nos supostos a que se refiren os apartados 3 e 4 do artigo anterior.*

*Cabe neste suposto a aplicación do apartado a) para a excepción de non exclusividade, tendo en conta que a extensión do proxecto ten unha lonxitude dun quilómetro e permítese ata 10 quilómetros”.*

A xurisprudencia do Tribunal Supremo, en concreto na Sentenza da Sala 3ª, do Contencioso-Administrativo do 11 de Maio de 2006 no recurso 8509/2003, sinalou que, aínda que é un dereito esencial nos titulares de concesións de transportes públicos de persoas viaxeiras por estrada o goce da concesión en réxime de exclusividade, tamén é certo que o marco de actuación no que haberán de desenvolverse os servizos e actividades de transporte é o de economía de mercado, conforme ao establecido no art. 38 da Constitución e reiterado no art. 12.1 da LOTT. Así, o principio de exclusividade non é sempre absoluto xa que o interese público e as necesidades das persoas usuarias a que se refire o Preámbulo da Lei 16/1987, do 30 de xullo de Ordenación dos Transportes Terrestres permite sexa crebada dita exclusividade.

Neste punto convén lembrar que, no suposto que nos ocupa, a Administración autonómica é a autoridade competente para determinar, sobre a base da existencia dun interese público, a conveniencia de quebrantamento do principio de exclusividade de tráfico conforme á lexislación vixente. Así, en base á delimitación de competencias realizada por mor da sentenza 118/1996, do 27 de xuño, do Tribunal Constitucional procedeu á derogación do capítulo III do Título IV (artigos 141, 142 e 143) do ROTT referido ao transporte urbano e por iso, a regulación dos transportes urbanos e a súa coordinación co interurbano quedan sometidos á Lei 6/1996 do 9 de xullo, de coordinación dos servizos de transportes urbanos e interurbanos por estrada de Galicia e é este texto normativo xunto coa posterior Lei 14/2013 do 26 de decembro de racionalización do sector público autonómico, a normativa de aplicación e, por tanto, a que debe ser invocada.

En definitiva, de acordo co razoamento anterior, os argumentos xurídicos esgrimidos na alegación sexta non son de aplicación ao suposto contido no convenio no que, doutra banda, incorpórase, como se sinalou respecto da anterior alegación, na cláusula terceira a previsión da posible existencia dunha compensación que puidese corresponder aos operadores interurbanos que teñan tráfico coincidentes coa zona na que se produce a ampliación do itinerario. Neste sentido estaríase a dar cumprimento íntegro tanto ao respecto do equilibrio económico das empresas que puidesen resultar afectadas pola medida, como ao mandato imposto polo lexislador europeo de que se evite unha compensación excesiva.

5. Na alegación sétima o alegante reitera a idea da discriminación e pon de manifesto a diferenza de tarifas aplicables.

En canto á primeira parte reitérase tamén o feito de que as decisións administrativas non poden ter un carácter discriminatorio e que neste expediente quedarán acreditadas as razóns de interese público que a fundamentan, que, como antes se anticipou, pretenden dar un servizo na época de verán ante a demanda existente, ademais do interese do Concello





de Oleiros en facilitar a afluencia ao seu territorio, e, en particular, ás praias, o que non resulta comparable ao caso citado de duplicidade cos operadores urbanos á hora de analizar senso contrario a penetración dos operadores interurbanos no territorio no que aqueles operan, pois neste caso haberá outras razóns que xustifiquen ou non esa posibilidade.

Respecto á alusión ao réxime tarifario este será o xeral aplicable na Área de Transporte Metropolitano da Coruña de acordo co aprobado polos concellos que formalizaron o respectivo convenio, se ben é certo que cabe, como extensión puntual do transporte urbano a aplicación da tarifa urbana a este caso, pero sen que isto implique unha discriminación, insistindo de novo en que o Concello de Oleiros asume a obriga de indemnización ao respecto ante o posible descenso de persoas viaxeiras.

### **Alegacións de Autos Cal Pita SA**

1. Na primeira alegación do escrito sinala o alegante que o Convenio non lle dá ao seu entender a relevancia que merece ao feito de que o servizo está actualmente atendido por tráfico interurbanos, con referencia específica á operadora que representa.

É de destacar ao respecto que o texto do proxecto de convenio establece na cláusula terceira unha obriga de compensación específica para os operadores afectados co detalle que se expoñerá máis adiante. Por esta razón non se comparte esta apreciación.

2. Na alegación segunda o interesado lamenta o descoñecemento do expediente e solicita acceso a el e opina que se os informes ou estudos que conforman o expediente non foran totalmente concluíntes sobre a idoneidade do proxecto debería archivar.

A este respecto débese sinalar que o interesado poderá acceder ao expediente cando o solicite, poñéndose previamente en contacto coa Dirección Xeral de Mobilidade para concertar unha data e hora que sexa conveniente tanto para o solicitante como para o persoal que facilitará o acceso.

Tamén hai que sinalar que no expediente deberán quedar debidamente acreditadas as razóns que fundamentan a formalización do convenio tanto na memoria xustificativa como na parte expositiva do convenio.

3. No punto terceiro expónse de xeito sintético os fundamentos da decisión administrativa cun carácter introdutorio ás alegacións que se desenvolverán posteriormente.

4. Na cuarta alegación diase que se omitiu en consideración a cuestión da competencia atribuída á Comunidade Autónoma pola Constitución e polo Estatuto de Autonomía e unha cita do preámbulo da Lei 6/1996, do 9 de xullo de coordinación dos servizos de transporte urbano e interurbano por estrada de Galicia. Non se desenvolve neste punto cales son os motivos polos que se consideran incumplidos estes preceptos, ademais da cita ou reprodución literal dos preceptos. Considérase pois que este punto ten tamén un carácter introdutorio do desenvolvemento posterior.





5. No punto quinto maniféstase a desconformidade con que os tráficos non poden ser cubertos de forma satisfactoria polos servizos de transporte interurbano existentes e cítanse as seguintes causas:

- Non se acredita a insuficiencia dos servizos e expedicións actuais

A este respecto sinalar que unha das motivacións en que se fundamenta a formalización do convenio é o incremento do 20% demanda de transporte ata as paradas de Perillo no período estival e o feito de que a cobertura de paradas do transporte urbano na actualidade é maior.

- Tamén se manifesta que Autos Cal Pita prestou o servizo interurbano durante máis de 50 anos dun xeito totalmente satisfactorio.

Cabe manifestar que en ningún momento neste expediente se cuestiona o cumprimento ou calidade do servizo prestado pola concesionaria.

- Non se comunicou á interesada a insuficiencia das expedicións e paradas existentes.

Débese reiterar que existe un trámite de audiencia para que as operadoras afectadas remitan todas as alegacións que consideren oportunas, como é o caso presente.

6. As alegacións sexta e sétima refírense ao dereito de exclusividade que, entende a concesionaria alegante, lle asiste con dereito ao tráfico. Alégase, dito sexa en termos moi sucintos, e sen menoscabo do extenso desenvolvemento que se inclúe nestas alegacións que:

- O antecedente xurisprudencial citado no convenio, relativo á Sentenza do Tribunal Supremo de 27/05/2013 no recurso de casación 5901/2010, non podería ser aplicable neste caso por canto esta trata sobre a extensión da liña urbana a un hospital de nova construción mentres que o caso actual se refire á afluencia a unha praia.

Débese ter en conta non obstante que o concepto esencial que fundamenta a dita sentenza é a xustificación da dita coincidencia por motivos xustificadas de interese público, polo tanto, o relevante para os efectos de que o apoio xurisprudencial sexa ou non aplicable, non é o maior ou menor grao de similitude dos elementos particulares ou específicos dos antecedentes dese fallo co caso particular que nos ocupa, senón que a conclusión que fundamenta a validez da práctica administrativa no fallo xudicial consiste en que o “principio de exclusividade” non ten un carácter dogmático, senón que vén modulado, matizado e incluso claramente restrinxido polas razóns de interese público que se xustifiquen en cada caso, e, neste particular, a causa inmediata obedece á vontade administrativa de prestar un mellor servizo á cidadanía da área afectada durante os meses de verán, tendo en conta ademais que se establece unha compensación expresa para o operador interurbano se este sufrise algún prexuízo en canto ao número de viaxeiros mediante un procedemento obxectivo de cuantificación. Así, establece o punto terceiro do Convenio:





*“3... Así mesmo, o Concello de Oleiros asumirá integramente as indemnizacións que poidan corresponder aos operadores interurbanos que teñan tráfico coincidentes coa zona na que se produce a ampliación do itinerario.*

*Para estes efectos, e sen prexuízo da asunción polo Concello de Oleiros daquelas outras indemnizacións que eventualmente puidesen resultar procedentes, a Dirección Xeral de Mobilidade da Consellería de Infraestruturas e Vivenda calculará e remitiralle ao Concello Oleiros anualmente o número de persoas viaxeiras dos tráfico interurbanos afectados por este convenio correspondente ao ano inmediatamente anterior, para efectos de que o dito concello lles faga as liquidacións que, no seu caso, correspondan aos operadores interurbanos atendendo a eventual diminución das persoas usuarias respecto do último ano natural completo anterior ao inicio da tramitación deste convenio, e de xeito proporcional ao volume de expedicións xestionadas entre ambos períodos temporais a través da aplicación SITME, e do Sistema de Axuda á Explotación de Galicia a partir da data na que resulte obrigatorio para as empresas a remisión de información a través deste. Por pedimento das empresas afectadas, o concello poderá realizar liquidacións parciais, para o que a dirección xeral fará os cálculos indicados anteriormente nos prazos correspondentes”.*

- Sostén a alegante que os artigos 64 e 65 do Real Decreto 1211/1990, do 28 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei de Ordenación dos Transportes Terrestres (en diante ROTT), e, en particular as excepcións do artigo 65.1 á exclusividade, non son aplicables á creación de coincidencias de liñas urbanas con interurbanas xa existentes, aínda que si no sentido contrario.

O artigo 65.1 establece que

*“1. Non obstante o disposto no artigo anterior, poderán autorizarse tráfico coincidentes cos doutros servizos preexistentes nos seguintes supostos:*

*a) Cando o servizo deba prestarse na zona de influencia de núcleos urbanos de máis de 50.000 habitantes de poboación de dereito, ata as distancias máximas seguintes medidas en liña recta desde o centro dos devanditos núcleos: Poboacións de máis dun millón de habitantes, 20 quilómetros. Poboacións de entre 500.000 e un millón de habitantes, 15 quilómetros.*

*Poboacións de entre 150.000 e 500.000 habitantes, 10 quilómetros.*

*Poboacións de entre 50.000 e 150.000 habitantes, 5 quilómetros.*

*Con todo, mediante acordo conxunto do Ministerio de Transportes, Turismo e Comunicacions e do órgano competente da Comunidade Autónoma afectada, previo informe do Consello Nacional de Transportes Terrestres e do Comité Nacional do Transporte por Estrada, poderá establecerse en relación con poboacións concretas distancias distintas das que resultarían da aplicación das anteriores regras xerais.*

*Haberá de tratarse de concesións globalmente distintas e deberá xustificarse no expediente a procedencia do establecemento do tráfico coincidente de que se trate.*





*b) Nos tráficos de competencia municipal coincidentes con outros de servizos interurbanos que se desenvolvan dentro dun mesmo termo municipal, segundo o previsto no artigo 142.*

*c) Cando sendo insuficientes as expedicións realizadas pola liña preexistente para atender debidamente as novas necesidades xurdidas, o titular daquela, ante o requirimento da Administración para que leve a cabo as modificacións precisas, manifieste expresa ou tacitamente o seu desinterese en atendelas, e a Administración non decida impoñelas con carácter forzoso.*

*d) Nos supostos a que se refiren os apartados 3 e 4 do artigo anterior.*

Non se comparte a conclusión á que se chega no escrito de alegacións de que este precepto só é aplicable no sentido de que as liñas interurbanas poidan establecerse de xeito innovador en coexistencia coas urbanas pero non en sentido contrario. Máis alá da respectable e razoada opinión exposta neste punto sobre os motivos polos que entende a empresa que iso debería de ser así, e fóra das delimitacións do apartado b) sobre as que se basea a interpretación da alegante, en ningún caso restrinxen este precepto de xeito explícito a excepción do apartado a) a un dos sentidos. Pero ademais non se atopa ningún elemento que leve a concluír que esta interpretación sexa a que debe de guiar a súa aplicación. Téñase en conta tamén que a modificación proposta na liña é dun quilómetro, moi inferior aos 10 permitidos.

Téñase en conta tamén en referencia ao principio de exclusividade que a disposición adicional décimo segunda da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, establece que:

*“Racionalización do sistema de transporte público*

*1. Co fin de mellorar as condicións de accesibilidade das persoas usuarias á rede de transporte público, ademais das formas de cooperación previstas na Lei 6/1996, do 9 de xullo, de coordinación dos servizos de transporte urbanos e interurbanos de viaxeiros por estrada, a Xunta de Galicia, a través da consellaría competente en materia de mobilidade e transportes, poderá:*

*a) Formalizar convenios de colaboración con outras administracións públicas galegas mediante os que se establecerán actuacións de coordinación de servizos de transporte público das súas respectivas competencias, **incluíndo a habilitación da extensión dos servizos interurbanos ao transporte urbano ou viceversa...**”.*

O contido desta disposición faculta á Xunta de Galicia para que mediante a formalización dun convenio de colaboración estableza actuacións concretas de coordinación e con referencia expresa e concreta á extensión dos servizos interurbanos ao transporte urbano ou viceversa. Existe pois unha habilitación expresa con rango legal que fundamenta esta actuación e que establece o convenio de colaboración como instrumento que, por outra parte, debe conter os elementos esenciais obxecto da regulación materializados nas correspondentes cláusulas acordadas entre as partes que o formalizan, neste caso a Xunta de Galicia, o Concello da Coruña e o Concello de Oleiros. Cabe mencionar por outra parte





que o posible cuestionamento sobre a utilización deste instrumento quedou disipada coa Sentenza 463/2017 do Tribunal Superior de Xustiza de Galicia, que nos fundamentos xurídicos cuarto e quinto, non deixa lugar a dúbidas sobre o pleno respaldo legal desta posibilidade con referencia expresa á Disposición antes citada.

A xurisprudencia do Tribunal Supremo, en concreto na Sentenza da Sala 3ª, do Contencioso-Administrativo do 11 de Maio de 2006 no recurso 8509/2003, sinalou que, aínda que é un dereito esencial nos titulares de concesións de transportes públicos de persoas viaxeiras por estrada o goce da concesión en réxime de exclusividade, tamén é certo que o marco de actuación no que haberán de desenvolverse os servizos e actividades de transporte é o de economía de mercado, conforme ao establecido no art. 38 da Constitución e reiterado no art. 12.1 da LOTT. Así, o principio de exclusividade non é sempre absoluto xa que o interese público e as necesidades das persoas usuarias a que se refire o Preámbulo da Lei 16/1987, do 30 de xullo de Ordenación dos Transportes Terrestres permite sexa crebada dita exclusividade.

Do mesmo xeito, a lexislación europea incide na idea de que o principio de exclusividade dos tráfico pode decaer en ocasións e a autoridade competente pode optar entre a súa concesión ao operador ou a súa substitución por unha compensación naqueles casos en que así proceda. Así o Regulamento (CE) 1370/2007 do Parlamento Europeo e do Consello do 23 de outubro de 2007, no artigo 3 sinala que: “Cando unha autoridade competente decida conceder ao operador da súa elección un dereito exclusivo ou unha compensación ou ambas as cousas, calquera que sexa a súa natureza, en contrapartida pola execución de obrigacións de servizo público, deberá facelo no marco dun contrato de servizo público.” En base ao establecido neste artigo, a autoridade competente poderá optar entre conceder un dereito exclusivo ou unha compensación ou ambas as cousas, é dicir, cabe a posibilidade de que o devandito dereito exclusivo non se conceda.

En definitiva, en base ao razoamento anterior, os argumentos xurídicos esgrimidos nesta alegación non son de aplicación ao suposto contido no convenio no que, doutra banda, incorpórase, como se sinalou respecto da anterior alegación, na cláusula terceira, a previsión da posible existencia dunha compensación que puidese corresponder aos operadores interurbanos que teñan tráfico coincidentes coa zona na que se produce a ampliación do itinerario. Neste sentido estaríase a dar cumprimento íntegro tanto ao respecto do equilibrio económico das empresas que puidesen resultar afectadas pola medida como ao mandato imposto polo lexislador europeo de que se evite unha compensación excesiva.

7. Respecto da alegación oitava, indicar que, tal e como se reiterou anteriormente, a actuación recollida no Convenio ten o seu fundamento xurídico na xa mencionada Lei 14/2013 do 26 de decembro de racionalización do sector público autonómico e que é o procedemento determinado por este texto lexislativo, o que resulta de aplicación ao presente caso, tanto en base á súa posterioridade no tempo respecto da lei do 96, como aos precedentes xurisprudenciais similares xa citados que determinan a procedencia da súa aplicabilidade a este suposto.





Adicionalmente, resaltar que nesta alegación o operador suxire unha comparación entre os beneficios que se proporcionarán ás potenciais persoas usuarias do servizo con esta medida e os supostos prexuízos que se orixinarán ao operador interurbano coa detracción de viaxeiros aos seus servizos que, tamén supostamente, producirase. A este respecto indicar que non resulta equiparable o interese xeral e os beneficios das persoas usuarias cos intereses individuais dun operador e que a finalidade perseguida polo Convenio é o de intervir no transporte de viaxeiros para garantir a prestación de servizos de interese xeral que sexan máis frecuentes, de maior accesibilidade e de maior calidade que os existentes na actualidade, e isto non obsta para que se respecten escrupulosamente os dereitos que asisten aos operadores interurbanos existentes, é máis, reitérase que, como xa se indicou, establécese un mecanismo de compensación.

Por último, nesta mesma alegación incídese reiteradamente na existencia dun cuantioso custo para o Concello de Oleiros como consecuencia da implantación da medida a pesar de que, ao mesmo tempo, sinálase que 'sin que exista a la fecha unha definición real del mismo' finalizando a argumentación coa afirmación da existencia dunha imposibilidade de comparar o devandito custo 'cos eventuais e potenciais beneficios para o seu municipio e veciños'. Independentemente das contradicións do argumento empregado, insístese na procura do interese xeral que motiva a formalización do convenio en cuestión que, como tamén se sinalou, atópase amplamente xustificado na Memoria contida no expediente administrativo.

Débese ter en conta ademais que existe unha marxe de decisión política que atinxe aos órganos competentes das Administracións implicadas sobre a conveniencia ou non de adoptar actuacións concretas dentro da legalidade vixente, xa que, unha vez que a decisión ou actuación adoptada fica axustada a Dereito, as posibles consideracións limítanse á esfera de decisión política e as consecuencias serán en última instancia valoradas e xulgadas pola cidadanía, e isto, sen prexuízo da garantía da posibilidade de recurso xudicial de calquera persoa lexitimada que considere que a decisión non se axusta á legalidade vixente.

É preciso resaltar en todo caso que con data do 2/08/2018 recibíuse na Dirección Xeral de Mobilidade o escrito do Concello de Oleiros no que se emiten unha serie de valoracións sobre as consideracións emitidas polos operadores e no que este concello recoñece de xeito expreso a súa obriga de asumir as compensacións e indemnizacións aos operadores. Neste escrito dise literalmente:

*“Calquera obriga de natureza económica deberá contar tamén coa fiscalización da Intervención Xeral do Concello de Oleiros, e para iso é preciso cuantificala. É polo que, as obrigas económicas que asume o Concello de Oleiros en canto ao incremento de custes que poida sufrir o Concello da Coruña ao indemnizacións eventuais aos operadores interurbanos con tráfico coincidentes, quedarán a expensas da oportuna modificación presupuestaria aprobada para tal fin. Unha vez cuantificadas as obrigas económicas que eventualmente lle puideran corresponder ao Concello de Oleiros, a asunción dos custes comprometidos polo Convenio terá que asumirse. Sendo este compromiso consonte coa normativa, para o seu*





*exercicio como se dixera faltan na actualidade datos, que deberán remitirse ao Concello, coa xustificación oportuna. Ten que terse presente a obriga que establece o artigo 48.5 da Lei 40/2015, do 1 de outubro, do réxime xurídico do sector público, ao dispor que os convenios que inclúan compromisos financeiros deberá ser financeiramente sostibles, debendo os que os subscriben ter capacidade para financiar os asumidos durante a vixencia do convenio. Aproveitamos este novo trámite concedido para lembrar esta cuestión, así como que se asumiran os compromisos, pero elo non obsta que unha alegación como a formulada por Autos Cal Pita, sobre dunha indemnización de danos e perdas totalmente indefinida, debe rexeitarse de plano”.*

8. En relación coa novena das alegacións formuladas, indícase o seguinte:

- A medida recollida no convenio de prolongación do servizo urbano á praia de Santa Cristina non supón nin unha modificación do contrato administrativo de transporte urbano para convertelo en interurbano nin tampouco implica unha modificación substancial do contrato administrativo do que é titular o alegante, nina adopción da medida realizouse ‘soslayando un procedemento específico de tramitación’. Tal e como se sinala no literal do convenio, este subscríbese ao amparo da disposición adicional décimo segunda, punto 1, letra a), da Lei 14/2013, do 26 de decembro, de racionalización do sector público autonómico, que habilita a esta administración para a extensión dos servizos interurbanos ao transporte urbano ou viceversa. En virtude da devandita norma instrumentalízase a figura do convenio administrativo como o procedemento para a posta en marcha da devandita tipoloxía de actuacións e é esa habilitación legal o procedemento que, para ese efecto, debe ser empregado.

- Adicionalmente, o alegante afirma que a duración do contrato non responde a ningunha xustificación e non respecta os criterios establecidos na normativa de contratación pública para establecer a duración máxima dos contratos administrativos. Neste sentido, indicar que a duración do Convenio responde ao establecido no artigo 49 da Lei 40/2015, do 1 de outubro, de Réxime Xurídico do Sector Público que determina que os convenios deberán ter unha duración determinada, que non poderá ser superior a catro anos permitindo que os asinantes do convenio poidan acordar unanimemente a súa prórroga por un período de ata catro anos adicionais.

9. Na alegación décima, enúncianse un conxunto de afirmacións acerca da ‘inconveniencia’ da media incluída no convenio que, ademais de carecer de fundamentación, conclúen na cualificación da actuación de ‘decisión administrativa de carácter discrecional’. A este respecto só queda incidir sobre o feito de que a formalización do convenio baséase en razóns de interese público que fican debidamente xustificadas no correspondente expediente administrativo e que non existe ningunha arbitrariedade nin na súa adopción, nin na súa tramitación nin tampouco na súa fundamentación tal e como xa quedou debidamente acreditado nos enunciados precedentes do presente escrito. Cuestión diferente é a evidente marxe discrecional de oportunidade que as Administracións implicadas teñen legalmente recoñecida, non só nesta, senón na gran maioría das decisións administrativas, que, non





confundíndose coa arbitrariedade e mentres se cumpra coa legalidade vixente gozan dun amparo amplo para a adopción de decisións políticas.

En relación co resto das afirmacións incluídas nesta alegación, indicar que constitúen respectables opinións, pero que non afectan á validez xurídica dos termos deste proxecto de convenio nin tampouco se comparten no seu contido. Especificamente, en resposta a cada unha das consideracións realizadas polo alegante, sinálase o seguinte:

- Desnaturalización da concesión urbana. A tramitación do Convenio persegue dar unha resposta puntual e específica a unha necesidade da cidadanía que se despraza no período vacacional á praia de Santa Cristina que constitúe un importante punto de atracción de viaxes situado nas proximidades da Coruña que alberga na actualidade un importante volume unha demanda de mobilidade recorrente durante o período estival. En ningún se está a producir unha 'desnaturalización' da concesión urbana nin tampouco unha 'distorsión da rede de transporte colectivo' como afirma o alegante, senón que se están empregando as habilitacións lexislativas de que dispón a administración para dar solución a unha cuestión sobre a base da existencia dun interese público previo.

Téñase en conta tamén que a modificación supón unha extensión dun quilómetro sendo o peso moi reducido respecto ao total.

- Descapitalización das concesións máis débiles. O alegante insiste na idea de que a tramitación do convenio persegue o 'favorecemento' do transporte urbano en detrimento do transporte interurbano. En relación con esta cuestión simplemente incidir sobre a idea xa apuntada anteriormente de que as actuacións da Administración pública están supeditadas ao interese público e en ningún caso a súa adopción busca beneficiar ningún interese empresarial ou ningún réxime concesional concreto. Neste caso, a finalidade perseguida é única e exclusivamente proporcionar a mellor solución ás persoas usuarias a un problema de mobilidade existente. Tamén se lembra unha vez máis o concreto e obxectivo réxime compensatorio previsto no convenio..

- Proposta contraria a formulacións de mobilidade sustentable. Tal e como está contido na Memoria xustificativa do expediente administrativo correspondente á tramitación do Convenio, a existencia dunha mobilidade recorrente no período estival xera un elevado volume de desprazamentos entre a praia de Santa Cristina e o termo municipal da Coruña e viceversa. Esta situación propicia un importante fenómeno de conxestión de tráfico, que empeora a calidade do aire, eleva o consumo enerxético, e incrementa a contaminación acústica e o risco para os peóns. Por tanto, un mellor servizo de transporte público contribuiría a reducir todas estas ameazas e a contar cun contorno máis saudable.

- Irracionalidade económica. Neste punto o alegante fai referencia ao posible descenso de viaxeiros da operadora. Unha vez máis cómpre reiterar que existe un mecanismo compensatorio dentro das cláusulas do convenio para paliar este risco.

- Conculcación dos Principios Xerais do Transporte de viaxeiros por estrada establecidos na LOTT e na Lei 6/1996. En relación con esta cuestión remitímonos ao argumentario contido no punto sétimo do presente escrito.





10. Na alegación undécima ponse de manifesto unha análise relativo á xustificación da necesidade da actuación incluída no convenio en relación cos niveis e calidade do servizo existentes na actualidade e os que serían proporcionados coa implementación da medida. Así mesmo, tamén se cuestiona a mellora da accesibilidade proporcionada pola prolongación do urbano.

Reitérase neste sentido que a motivación da formalización deste convenio consiste en atender con máis frecuencia e cobertura a maior demanda estival para o acceso da poboación residente na Coruña ao Concello de Oleiros.

11. Na alegación decimosegunda cuestiónase por parte do alegante a 'eficiencia da xestión dos orzamentos públicos' e suxírese unha suposta vulneración da Lei Orgánica 2/2012, do 27 de abril, de estabilidade orzamentaria e sustentabilidade Financeira. No seu escrito, o alegante propón solucións alternativas á incluída no Convenio tales como a creación dun 'servizo expres' interurbano ou a eliminación de percorridos urbanos e a súa substitución por outros interurbanos aducindo, sen proporcionar análise económica nin fundamentación algunha, que devanditas formulacións serían 'máis eficientes' que a medida incluída no Convenio.

Non se especifica neste punto cales son os supostos elementos concretos que implicarían a vulneración da Lei Orgánica 2/2012, do 27 de abril, de estabilidade orzamentaria e sustentabilidade Financeira, fóra da alusión ao indeterminado concepto de "eficiencia". Estas propostas entran dentro das respectables opinións sobre cal debería ser a opción correcta da ampla marxe de actuación da esfera de decisión política á que antes se aludiu. Simplemente indicar ao respecto que no expediente administrativo deberán quedar acreditados os fundamentos razoados da decisión que se adopta e isto faise tendo presentes os principios de xestión eficiente a que se refire o interesado.

Por último, e en relación aos puntos de solicitude do final do escrito:

- Reitérase que para o acceso ao expediente o interesado deberá poñerse en contacto coa Dirección Xeral de Mobilidade para concertar a data e hora correspondente.
- Non é acollida a solicitude de paralización da tramitación do expediente ao non acreditarse debidamente polo solicitante os hipotéticos danos de imposible ou moi difícil reparación.
- En canto á proposta concreta de indemnización reitérase que esta é actualmente a establecida no punto terceiro do convenio, sen prexuízo das modificacións posteriores derivadas da tramitación do convenio.

#### **4. Aspectos económicos do convenio**

A Xunta de Galicia non asumirá ningún custo económico derivado da aplicación deste convenio. Débese ter en conta que o Concello de Oleiros asumirá os custos derivados desta aplicación nos seguintes termos:

O Concello de Oleiros asume a responsabilidade de compensar economicamente o Concello da Coruña pola extensión do servizo a que se refire este convenio, sumando,





ademais, e só cando se producisen, a totalidade dos investimentos novos necesarios para a prestación do servizo. Para o cálculo da compensación terase en conta o número de quilómetros anuais en que se amplía o percorrido dos autobuses urbanos e o prezo / medio km do servizo de autobús urbano que resulta do servizo que presta a empresa concesionaria no termo municipal da Coruña. Ao importe así obtido descontaráselle os importes vendidos ás persoas usuarias nas paradas correspondentes ao itinerario ampliado, e a diferenza, ingresarse ao Concello da Coruña. Se esta cantidade resulta inferior á cantidade bonificada polo uso de tarxeta Millennium xeral nesas mesmas paradas do itinerario ampliado, o Concello de Oleiros aboará o Concello da Coruña, a diferenza.

Durante o primeiro ano de funcionamento do convenio levaranse a cabo liquidacións semestrais. A partir do primeiro ano, liquidarase mensualmente a partes iguais, tendo en conta, o resultado anual da liquidación anterior. O seu resultado regularizarase coa primeira liquidación do ano seguinte.

O Prezo/km do servizo de autobús urbano será que resulte dos datos oficiais achegados pola Compañía de Tranvías da Coruña, SA., empresa titular da concesión da rede única de transporte colectivo urbano de viaxeiros/as na zona urbana da Coruña, tendo en conta os datos achegados no último exercicio contable pechado. Poderá calquera das partes solicitar cantas aclaracións consideren oportunas para aceptar este custo.

Así mesmo, o Concello de Oleiros asumirá integramente as indemnizacións que poidan corresponder aos operadores interurbanos que teñan tráfico coincidentes coa zona na que se produce a ampliación do itinerario.

Para estes efectos, e sen prexuízo da asunción polo Concello de Oleiros daquelas outras indemnizacións que eventualmente puidesen resultar procedentes, a Dirección Xeral de Mobilidade da Consellería de Infraestruturas e Vivenda calculará e remitiralle anualmente ao Concello de Oleiros o número de persoas viaxeiras dos tráfico interurbanos afectados por este convenio correspondente ao ano inmediatamente anterior, para os efectos de que o dito concello lles faga as liquidacións que, no seu caso, correspondan aos operadores interurbanos atendendo a eventual diminución das persoas usuarias respecto do período comprendido entre o 15 de xuño e o 15 de setembro (incluídos) anteriores á data de entrada en vigor deste convenio, e, no caso de diminución das expedicións, de xeito proporcional ao volume de expedicións xestionadas entre ambos períodos temporais a través da aplicación SITME, e do Sistema de Axuda á Explotación de Galicia.

Por pedimento das empresas afectadas, o concello poderá realizar liquidacións parciais, para o que a Dirección Xeral fará os cálculos indicados anteriormente nos prazos correspondentes.

Igualmente, o Concello de Oleiros comprométese a habilitar a súa costa o espazo de parada sinalado no anexo deste convenio como "Nova parada en Santa Cristina"; obtendo para tal fin o conxunto de permisos ou autorizacións que resulten oportunos, incluído o da Administración titular da correspondente infraestrutura.





De acordo con todo o exposto considérase necesario a formalización deste convenio co obxecto de favorecer a demanda das persoas usuarias para a visita a Santa Cristina nos meses de verán, tendo en conta ademais que a Xunta de Galicia non asume ningún custo derivado da aplicación e quedando pois acreditadas as razóns de interese público para a formalización.

O xefe do Servizo de Coordinación dos Plans de Transporte  
Xesús do Río da Torre

O subdirector xeral de Ordenación do Transporte  
Antón García Río

Conforme:

O director xeral de Mobilidade

Ignacio Maestro Saavedra

*(documento asinado dixitalmente)*

