



**EXCMO. AYUNTAMIENTO
DE LAS CABEZAS DE SAN JUAN**


MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE VIAJEROS ENTRE EL NÚCLEO PRINCIPAL DE LAS CABEZAS DE SAN JUAN, LA ENTIDAD LOCAL AUTONOMA DE MARISMILLAS Y LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL.

JUNIO DE 2020

1

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	1/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17	
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44	
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49	
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36	
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01	
Observaciones		Página	2/29	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==			

Esta Memoria ha sido elaborada y aprobada por la Comisión de Estudio creada por el Concejal-Delegado de Transporte, José Caballero Domínguez, mediante resolución nº 691/2020 de fecha 16 de abril de 2020 con objeto de estudiar y acreditar la conveniencia y oportunidad para prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros entre el núcleo principal de Las Cabezas de San Juan y la ELA de Marismillas mediante contrato de gestión de servicio público.

La Comisión ha sido formada de conformidad con lo dispuesto en el art. 97 del Texto Refundido de disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril para los únicos fines expuestos y las tres memorias que la integran redactadas por los siguientes técnicos municipales:


A) Aspectos social: Dña. M^a Dolores Marchena Alonso, Inspectora de Comercio.


B) Aspectos jurídicos: D. Ángel Ramón Caro López, Asesor Jurídico.

C) Aspectos económicos financieros: D. José Manuel Román Coto, Interventor Municipal.

En Las Cabezas de San Juan (Sevilla), a la fecha de la firma digital.

La Comisión Especial de estudio.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17	
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44	
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49	
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36	
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01	
Observaciones		Página	3/29	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==			

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17	
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44	
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49	
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36	
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01	
Observaciones		Página	4/29	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==			

INDICE

A. ANTECEDENTES.....	6
B. MEMORIA SOCIAL.....	7
1. INTRODUCCIÓN.....	7
2. REALIDAD CONTEXTUAL.....	7
3. SINGULARIDAD DE LA ELA DE MARISMILLAS.....	10
C. ASPECTOS JURÍDICOS.....	11
1. ANTECEDENTES.....	11
2. COMPETENCIAS MUNICIPALES EN MATERIA DE TRANSPORTE.....	12
2.1.- Régimen Local aplicable en Andalucía.....	12
2.2.- Legislación autonómica.....	13
2.3.- El servicio colectivo de viajeros.....	14
2.4.- Formas de prestación del servicio.....	15
2.5.- Condiciones del ejercicio de actividades con trascendencia económica.....	15
3. LA INICIATIVA PÚBLICA LOCAL PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS NO OBLIGATORIOS Y PARA EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES ECONÓMICA A TENOR DE LA LEGISLACIÓN SOBRE RÉGIMEN LOCAL.....	17
4. FORMAS DE GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PROMOVIDAS POR LOS ENTES LOCALES.....	19
5. VALORACIÓN DE LA FÓRMULA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTES.....	24
6. COMENTARIO A LA RESOLUCIÓN DE SUBVENCIÓN PARA LA ADQUISICIÓN DEL VEHÍCULO OTORGADA POR LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL.....	25
D. TÉCNICOS Y FINANCIEROS.....	27
1. ANTECEDENTES.....	27
2. ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO DEL SERVICIO.....	27
3. CONCLUSIONES.....	29

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	5/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



A. ANTECEDENTES

Mediante escrito de fecha 14 de enero de 2020, con registro de entrada n.º 540/2020, la Entidad Local Autónoma de Marismillas, solicita del Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan, la creación de una línea de transporte urbana colectivo de viajeros que comprenda el trayecto Las Cabezas de San Juan – Estación de Ferrocarril – Marismillas.

A cuyo efecto acompaña certificación del acuerdo de la Junta Vecinal relativo a la solicitud de la citada línea de transporte; una memoria justificativa y un estudio de costes.

De la previsión de costes del servicio de transporte, cabe reseñar que se parte de la existencia de un vehículo de 9 plazas del que dispone ya la ELA de Marismillas, lo que según el estudio de costes, le permite llegar a un coste del servicio de 1,57 €/viaje.

Con fecha 2 de marzo de 2020, ha tenido entrada en el registro de documentos de este Ayuntamiento, el escrito procedente de la ELA de Marismillas, en la que solicita la puesta en marcha del servicio de transporte de viajeros que una a la ELA con la estación de ferrocarril y con otras localidades.

Asimismo, con fecha 3 de junio de 2020, ha tenido entrada en el registro municipal de documentos de este Ayuntamiento escrito procedente de la ELA de Marismillas, por el que se adjunta la Resolución definitiva de concesión de subvención para la adquisición de vehículos de servicio público conforme a las bases de la convocatoria publicada en el BOP de Sevilla de 6 de Julio de 2018 (Plan Supera VI), otorgadas por la Diputación de Sevilla, entre otros, a la ELA de Marismillas, por importe de 30.000 €. Esa subvención, según se desprende del escrito de remisión por parte de la ELA, se corresponde con la finalidad de adquisición de un vehículo para el transporte público.

En el acuerdo de la citada resolución se establecen las obligaciones que asumen las entidades beneficiarias en relación a los citados vehículos: entre ellos, el de adscribir el vehículo al servicio público de su competencia. En este caso, deberá adscribirse, según parece, al servicio público de transporte de viajeros.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	6/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



B. MEMORIA SOCIAL

1. INTRODUCCIÓN

Si bien, la prestación del servicio de transporte urbano sólo es obligatoria para municipios de más de 50.000 habitantes, según establece el artículo 26 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, no cabe olvidar que se trata de una competencia propia que, *puede ser prestada por el Municipio a través de cualesquiera de las fórmulas previstas en el art. 85 de la LBRL, siempre que se cumpla lo dispuesto en dicho artículo. Ahora bien, dado que no es de prestación obligatoria y tiene un marcado carácter económico, pudiendo prestarse incluso en concurrencia con los particulares, se requiere que con carácter previo se tramite el expediente a que se refieren los arts. 86 de la LBRL y 96 y 97 del TRRL.*”

2. REALIDAD CONTEXTUAL

Las Cabezas de san Juan es un municipio de la Campiña situada al sur de la provincia de Sevilla a 48 km de la capital hispalense de tradición agrícola, cuya principal actividad agrícola es el cultivo industrial y extensivo que dedica casi la totalidad de las tierras labradas.

Las Cabezas de San Juan, cuenta con un barrio que se encuentra a 3 kms de distancia del casco urbano (Cepija) y cuatro poblados de colonización, entre ellos una ELA Marismillas, que distan:

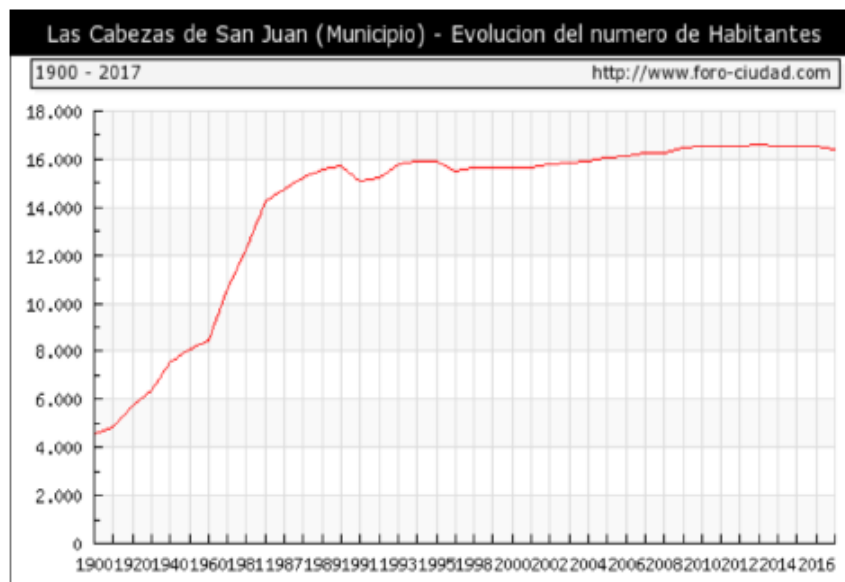
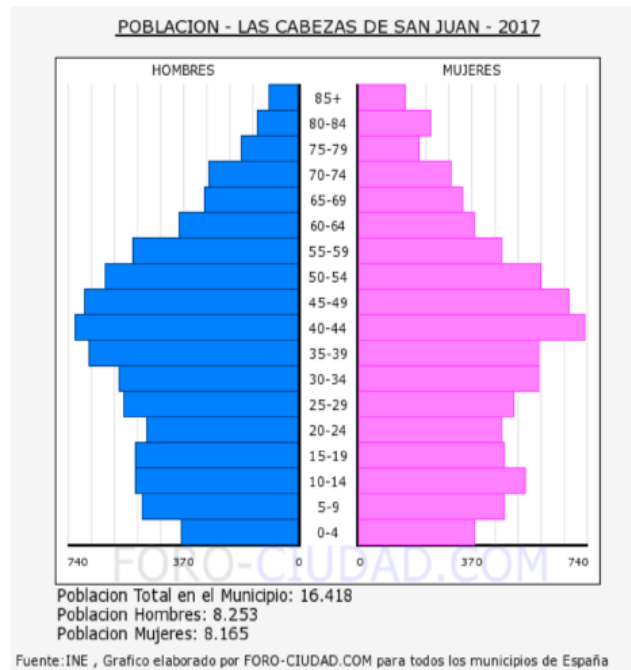
- Sacramento 4 kms
- San Leandro 06 kms
- Vetaherrado 12 kms
- Cepija (aldea) 2 kms
- E.L.A Marismillas 13 kms



Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	7/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		

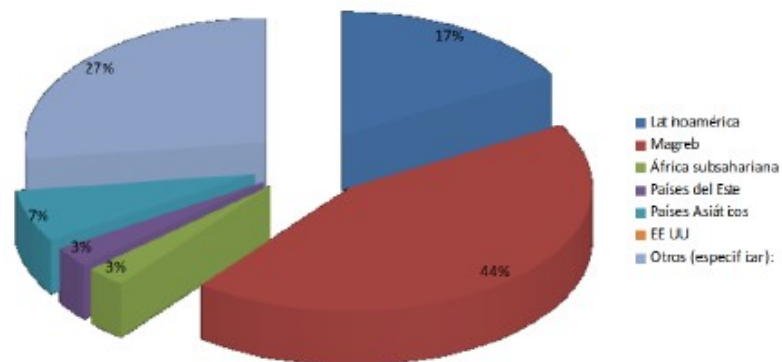


El número de habitantes del municipio se ha incrementado en los últimos cuatro decenios, pasando de 14.286 hasta 16.418, aumentando debido a la llegada sobre todo, de familias procedentes de otras comarcas para ocupar las parcelas del proceso de colonización de las marismas del término y posteriormente, en los últimos años, de otros países, principalmente de Marruecos.



Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	8/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		





A nivel educativo hay una amplia oferta en nuestra localidad y el número de jóvenes matriculados en los centros han ido aumentando progresivamente en los últimos años, como muestra en el IES Ciudad de Las Cabezas cuentan con un total de 384 alumnos, mientras que el IES Delgado Brackenbury con 934 alumnos matriculados en el presente curso.

	ESO	Bachillerato	Ciclos Formativos	Educación Específica	FP Básica	TOTAL
IES Delgado Brackembury	557	254	96	5	22	934
IES Ciudad de Las Cabezas	384					384
	941	254	96	5	22	1318

El anterior año académico, el 32,68% de los alumnos de Bachillerato se titularon pudiendo acceder al nivel educativo universitario.

Otra realidad del municipio es la elevada tasa de paro que se sitúa en el 23,45% en Febrero de 2020, con 1.912 desempleados (1.033 del Sector Servicios).

Este hecho ha llevado a que muchas personas de la localidad tengan que buscar empleo en Sevilla, con los consiguientes gastos de transportes que deben soportar.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17	
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44	
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49	
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36	
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01	
Observaciones		Página	9/29	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==			

3.- SINGULARIDAD DE LA ELA DE MARISMILLAS.

Dicho esto, como bien es conocido, Marismillas constituye un núcleo de población de, aproximadamente mil seiscientos habitantes, incluida en el término municipal de Las Cabezas de San Juan, municipio del que lo separa una distancia de diez kilómetros, lindando igualmente con la vecina localidad de Lebrija de la que dista quince kilómetros.

La característica ubicación de Marismillas, en plena zona de Marisma del Bajo Guadalquivir, hace que la única vía de comunicación de sus habitantes con los municipios limítrofes, así como con la estación de ferrocarril de Las Cabezas de San Juan, situada a seis kilómetros, sea una vía que tiene la condición de camino de servicio propiedad de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, identificado como SE 9029.

La creación de esta nueva línea, vendría a paliar la necesidad de conectar este núcleo de población con la estación de ferrocarril facilitando el transporte de muchos trabajadores y trabajadoras a la capital, de los jóvenes que cursan estudios, tanto en Las Cabezas como en Sevilla, como de los usuarios de los centros sanitarios existentes en Sevilla y Lebrija.

Junto con ello, se pretende aumentar los lazos de cohesión que deben fomentarse entre los núcleos de población de Las Cabezas y Marismillas, cuya interacción obra en beneficio de toda la colectividad, desde el punto de vista económico, social y cultural.

De igual forma, son numerosas las personas que necesitan de un medio de transporte que les permita el desplazamiento a la estación de ferrocarril para acudir a su trabajo diario en la ciudad de Sevilla y jóvenes que cursan sus estudios en centros educativos de la capital.


En este contexto y una vez que el Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan, titular de las competencias en esta materia, ha procedido recientemente a la creación de una línea de transporte colectivo urbano de viajeros entre el núcleo de población principal y la estación de ferrocarril, se han iniciado gestiones entre las dos administraciones, para que proceda a la creación de una segunda línea de transporte que contemple el itinerario Las Cabezas – Estación FFCC – Marismillas.

Por último el fomento del transporte público de viajero resulta más saludable y sostenible, pues lleva consigo evitar la utilización de multitud de coches con los que se tienen que desplazar hasta el tren y se contribuye a la protección del medio ambiente reduciendo los impactos ambientales del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y optimizando el uso de los recursos no renovables, especialmente los energéticos.

M^a Dolores Marchena Alonso
Inspectora de Comercio.

10

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	10/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



C. ASPECTOS JURÍDICOS.

1. ANTECEDENTES.

Mediante escrito de fecha 14 de enero de 2020, con registro de entrada n.º 540/2020, la Entidad Local Autónoma de Marismillas, solicita del Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan, la creación de una línea de transporte urbana colectivo de viajeros que comprenda el trayecto Las Cabezas de San Juan – Estación de Ferrocarril – Marismillas, aportando certificación del acuerdo de la Junta Vecinal relativo a dicha solicitud; memoria justificativa y un estudio de costes del servicio.


Mediante Resolución Nº 691/2020, de 16 de abril, el Delegado Municipal de Transportes, D. José Caballero Domínguez, ha acordado el inicio del expediente para estudiar la conveniencia y oportunidad de prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros entre el núcleo principal de Las Cabezas de San Juan y la estación de ferrocarril. En dicha Resolución ha ordenado, además, la constitución de una Comisión de estudio que se encargue de la redacción de una Memoria social, jurídica y financiera que acredite la conveniencia y oportunidad de prestar el servicio y proponga al Pleno la forma de gestión del mismo.

La prestación del servicio de transporte colectivo urbano de viajeros no es una novedad para el Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan. En efecto, por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el 20 de diciembre de 2018, fue aprobado el Reglamento del servicio público de transporte urbano de viajeros en autobús de Las Cabezas de San Juan. Reglamento que ha entrado en vigor, tras la publicación de su texto, con fecha 1 de diciembre de 2019. Por otro lado, en la misma sesión del Pleno del Ayuntamiento, se acordó la creación del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros entre el núcleo de población principal de Las cabezas de San Juan y la estación de ferrocarril de este municipio. Este servicio ha sido adjudicado mediante el correspondiente contrato que se ha firmado con fecha 26 de julio de 2019, con una duración de dos años.

Con fecha 2 de marzo de 2020 ha tenido entrada en el registro de documentos de este Ayuntamiento, el escrito procedente de la ELA de Marismillas, en la que solicita la puesta en marcha del servicio de transporte de viajeros que una a la ELA con la estación de ferrocarril y con otras localidades.

Asimismo, con fecha 3 de junio de 2020, ha tenido entrada en el registro municipal de documentos de este Ayuntamiento escrito procedente de la ELA de Marismillas, por el que se adjunta la Resolución definitiva de concesión de subvención para la adquisición de vehículos de servicio público conforme a las bases de la convocatoria publicada en el BOP de Sevilla de 6 de Julio de 2018 (Plan Supera VI), otorgadas por la Diputación de Sevilla, entre otros a la ELA de Marismillas por importe de 30.000 €. Esa subvención, según se desprende del escrito de remisión por parte de la ELA, se corresponde con la finalidad de adquisición de un vehículo para el transporte público.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	11/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



El servicio de transporte colectivo urbano de viajeros, aún estando enmarcado dentro de las competencias municipales propias, no es de prestación obligatoria en municipios que, como éste, tienen menos de 50.000 habitantes.

Por otra parte, dado que se quiere modificar la ruta de transporte y que han cambiado las circunstancias económicas y sociales, se requiere que su nueva prestación la acuerde el Pleno Municipal previos los trámites procedimentales necesarios que justifiquen su ejercicio.

En consecuencia, se analizan a continuación los siguientes aspectos: competencias municipales en la materia, la iniciativa de los entes locales para prestar servicios no obligatorios y de naturaleza económica (en su vertiente parcial o total) y las diferentes formas de gestión de los servicios públicos.

2. COMPETENCIAS MUNICIPALES EN MATERIA DE TRANSPORTE.

El previo análisis de las competencias municipales en la materia propuesta es de vital importancia para encauzar el expediente tendente a llegar, en su caso, a la determinación de una u otra fórmula de gestión.

2.1.- Régimen Local aplicable en Andalucía.

El art. 85.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (en adelante, LBRL) establece que son servicios públicos locales los que prestan las entidades locales en el ámbito de sus competencias. Estas competencias son las que se recogen en el art. 25.2 del mismo cuerpo legal, y que para los municipios de la Comunidad Autónoma de Andalucía se completan con las recogidas en el art. 9 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía (en adelante, LAULA).

Concretamente, el art. 25.2 LBRL declara que los Municipios ejercerán como competencias propias “g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano” en los términos que establezca la legislación sectorial correspondiente. Además, a tenor de lo dispuesto en el art. 26 del mismo cuerpo legal el transporte colectivo urbano de viajeros es un servicio municipal de prestación obligatoria en los municipios con población superior a 50.000 habitantes, y potestativa en el resto.

Por su parte, el art. 9 de la LAULA establece que los municipios andaluces tienen competencias propias en “8. Ordenación, planificación, programación, gestión, disciplina y promoción de los servicios urbanos de transporte público de personas que, por cualquier modo de transporte, se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales”.

Dentro del ámbito de sus competencias, las Corporaciones locales tienen plena potestad para constituir, organizar, modificar y suprimir servicios. Ahora bien, tratándose de un servicio no obligatorio por razón de la población (como ocurre en este caso) es necesario, además, que el Pleno acuerde su establecimiento previa

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	12/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



tramitación de un expediente en el que quede acreditada su conveniencia y oportunidad.

Esta afirmación ha sido plenamente confirmada por una amplia Jurisprudencia al referirse al “poder de organización del servicio público que corresponde al Ayuntamiento como órgano administrativo titular del servicio, según criterios de oportunidad y buena administración” (SSTS de 21 de febrero de 1979, 11 de marzo de 1988, 26 de febrero de 1990 y 18 de julio de 1997). Tales potestades en relación con los servicios locales no son sólo esas, pues deben ser completadas con las previstas en el art. 4 de la LBRL, principalmente con las potestades reglamentaria y de autoorganización.


2.2.- Legislación autonómica.

En virtud de lo previsto en el art. 148.1.5a de la Constitución Española de 1978, todas las Comunidades Autónomas han asumido competencias en “ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable”, teniendo así la posibilidad de regular sus condiciones a nivel municipal.

Es el caso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que a tenor de lo dispuesto en el art. 64 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de Reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, tiene competencia exclusiva en materia de transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle, así como de desarrollo de la legislación básica del Estado en materia de ordenación del transporte de mercancías y personas que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, cualquiera que sea el titular de la infraestructura.

En ejercicio de dicha competencia exclusiva, se dictó la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía (en adelante, LOTUMV) que en su art. 1 establece que la misma tiene por objeto la ordenación y gestión de los transportes públicos de viajeros urbanos y metropolitanos, y su coordinación con los transportes interurbanos.

La Ley en su art. 3 contiene, además, un llamamiento a todas las Administraciones Públicas con competencia en la materia, en el sentido de que han de promover la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos en Andalucía, en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad a las personas con movilidad reducida. A tal fin, han de promover los transportes públicos como medio preferente para los desplazamientos cotidianos y potenciar la creación de sistemas de transportes que faciliten su acceso y disfrute por los ciudadanos, rigiéndose por los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación, en el marco de un desarrollo sostenible.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17	
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44	
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49	
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36	
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01	
Observaciones		Página	13/29	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==			

Por su parte, el art. 4, relativo a las competencias municipales en la materia, señala que:

“1. Los municipios son competentes, con carácter general, para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, sin perjuicio de las competencias de la Comunidad Autónoma de acuerdo con lo previsto en la presente Ley.

“2. Cuando los servicios urbanos afecten a intereses públicos que trasciendan a los puramente municipales o puedan servir a la satisfacción de necesidades de transporte metropolitano, las competencias de los Ayuntamientos se ejercerán de forma coordinada con las de las Administraciones y Entidades de ámbito territorial superior, según lo establecido en esta Ley y en las correspondientes normas de la Comunidad Autónoma de Andalucía y, en su caso, del Estado”.

De acuerdo con lo previsto en los artículo 5, 8 y 38 de la citada LOTUMV, los municipios pueden -y deben- dictar Ordenanzas y Reglamentos reguladores del servicio donde se definan, entre otras cuestiones, los derechos y deberes de sus usuarios y régimen sancionador. Tal como ha hecho este Ayuntamiento.

2.3.- El servicio colectivo de viajeros.

El transporte urbano colectivo engloba diversas modalidades con regímenes jurídicos diferentes. La LOTUMV establece que los transportes públicos de viajeros pueden ser:


- 1) Discrecionales, que se realizan sin sujeción a itinerario, calendario y horario preestablecido, y regulares, que son los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.
- 2) Permanentes, que se llevan de forma continuada para atender a necesidades estables, y los temporales, que son los destinados al tráfico coyuntural y de duración limitada.
- 3) Regulares de uso general, que van dirigidos a satisfacer la demanda general y pueden ser utilizados por cualquier interesado, y los regulares de uso especial, que están destinados a servir a un grupo específico de usuarios (escolares, trabajadores, militares, etc).

El presente caso se encuadra en el servicio regular de uso general.

Además, los transportes son urbanos cuando se desarrollan íntegramente dentro del mismo término municipal.

Para poder realizar cualquiera de las clases anteriores es preciso estar en condiciones personales para ejercer la profesión de transportista y contar con título habilitante.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	14/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



2.4.- Formas de prestación del servicio.

El servicio de transporte colectivo urbano, a tenor de lo dispuesto en el art. 85 LBRL -y tras la modificación operada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local-, ha de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente de entre las enumeradas a continuación:

A. Gestión directa:

- Gestión por la propia entidad local, mediante organización especial o sin ella.
- Gestión directa mediante organismo autónomo local.
- Gestión mediante entidad pública empresarial local.
- Gestión directa mediante sociedad mercantil.

B. Gestión indirecta, mediante las distintas fórmulas contractuales previstas en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

En consonancia con lo anterior, la LOTUMV señala que el establecimiento, adjudicación y explotación de los servicios públicos de transporte urbano regular de viajeros, permanentes o temporales, y de uso general o especial, de competencia municipal, se regirá por lo dispuesto en la presente Ley, en las demás normas sustantivas de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la legislación básica estatal, y por las Ordenanzas Municipales que, en su caso, se dicten dentro del marco de las mencionadas normas.

Y especifica que, para la prestación de los servicios públicos de transporte urbano regular de uso general como el que se pretende en Las Cabezas de San Juan, se requerirá empresa pública o privada, en régimen de concesión o por otros modos de gestión, en los términos previstos en la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas, en materia de transportes y de régimen local (art. 9).

Además de no ser un servicio de prestación obligatoria, se trata de un servicio con un marcado carácter económico y que puede ser prestado, en concurrencia, con los particulares (a no ser que se declare la reserva del servicio en régimen de monopolio).


No obstante lo anterior, la prestación del servicio por los particulares está sometida a intervención administrativa en los términos que establece la LOTUMV y las Ordenanzas municipales de aplicación, en su caso. Así lo establece la citada Ley en su art. 11 al referirse a los servicios discrecionales urbanos de autobús, para lo cual se requiere de una autorización municipal.

2.5.- Condiciones del ejercicio de actividades con trascendencia económica.

La prestación de servicios de competencia municipal pero no obligatorios, así como el ejercicio de actividades económicas en régimen de libre concurrencia por las entidades locales, se prevé en el art. 86 de la LBRL que establece lo siguiente:

15

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	15/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



“1. Las Entidades Locales podrán ejercer la iniciativa pública para el desarrollo de actividades económicas, siempre que esté garantizado el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria estabilidad presupuestaria y de la sostenibilidad financiera del ejercicio de sus competencias. En el expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la medida habrá de justificarse que la iniciativa no genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal debiendo contener un análisis del mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial. Corresponde al Pleno de la respectiva Corporación local la aprobación del expediente, que determinará la forma concreta de gestión del servicio.

2. Se declara la reserva en favor de las Entidades Locales de las siguientes actividades o servicios esenciales: abastecimiento domiciliario y depuración de aguas; recogida, tratamiento y aprovechamiento de residuos, y transporte público de viajeros, de conformidad con lo previsto en la legislación sectorial aplicable. El Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán establecer, mediante Ley, idéntica reserva para otras actividades y servicios.

La efectiva ejecución de estas actividades en régimen de monopolio requiere, además del acuerdo de aprobación del pleno de la correspondiente Corporación local, la aprobación por el órgano competente de la Comunidad Autónoma.

3. En todo caso, la Administración del Estado podrá impugnar los actos y acuerdos previstos en este artículo, con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo III del Título V de esta Ley, cuando incumplan la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.”

Por su parte, el art. 97 del RDL 781/86, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de disposiciones vigentes en materia de régimen local (TRRL) viene a regular el procedimiento a seguir para el ejercicio de actividades económicas, que es el mismo que para el establecimiento de servicios de competencia local no obligatorios. Por el contrario, lo lógico es entender -y así lo entiende un sector amplio de la doctrina- que cuando se trate de servicios de carácter obligatorio o mínimos, no se requiere el deber legal de acreditar la conveniencia y oportunidad (o si se quiere, expediente “municipalizador”) por cuanto es la ley la que obliga a su prestación y los vecinos pueden exigirlos.

Para los demás casos, distintos de los mínimos legalmente obligatorios -como es el presente-, el ejercicio de actividades o servicios de naturaleza económica, o susceptibles de explotación económica por la entidad local, se requiere justificar la conveniencia y oportunidad de la iniciativa pública local, mediante expediente en que se acrediten los requisitos que establece el art. 96 TRRL; esto es, que la iniciativa recaiga sobre una actividad económica que sea de utilidad pública y se preste dentro del término municipal y en beneficio de sus habitantes. A través de este procedimiento se pretende acreditar la viabilidad social, jurídica y económico-financiera de la iniciativa local.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	16/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



En conclusión, pretendiéndose desarrollar un servicio de competencia municipal pero no obligatorio y de contenido económico se hace necesaria la previa tramitación del expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad, cuyas características se desarrollan en el apartado siguiente.

La prestación del servicio de transporte público regular de viajeros por el Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan no impedirá la existencia de otros servicios de esta naturaleza prestados por particulares, a no ser que se declare la reserva municipal, en cuyo caso sería necesario acuerdo por mayoría absoluta del número legal de miembros que componen la Corporación y autorización del órgano competente de la Comunidad Autónoma (art. 86.2 LBRL).

3. LA INICIATIVA PÚBLICA LOCAL PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS NO OBLIGATORIOS Y PARA EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES ECONÓMICA A TENOR DE LA LEGISLACIÓN SOBRE RÉGIMEN LOCAL.

Como ya se ha expuesto en el apartado primero, el de transporte es un servicio de competencia municipal aunque no obligatorio para los municipios como Las Cabezas de San Juan, con población inferior a 50.000 habitantes. Ahora bien, ello no implica que no se pueda prestar cuando existan circunstancias que lo justifiquen, como en este caso es la lejanía de la estación de tren al núcleo principal y la demanda social existente.

No obstante, para que servicios no obligatorios y con contenido económico se puedan prestar, la LBRL incorpora la posibilidad de actuación económica, en clara armonía con el art. 128.2 de la Constitución Española que reconoce “la iniciativa pública en la actividad económica”.

Incluso antes de la CE de 1978, ya era conocida dicha iniciativa en la anterior legislación sobre Régimen Local, aunque con determinadas cortapisas, lo que en la doctrina administrativista venía denominándose como “municipalización”.

Así el art. 164 de la derogada Ley de Régimen Local de 1955 disponía que:

“1. Los Municipios podrán explotar directamente servicios de naturaleza mercantil, industrial, extractiva, forestal o agrícola que sean de primera necesidad o utilidad pública y se presten dentro del término municipal, en beneficio de sus habitantes.

2. La municipalización de servicios podrá hacerse sin monopolio y con monopolio.”

Este artículo venía complementado con el art. 45 del Reglamento de Servicios de 1955 (en adelante RS), que todavía mantiene vigentes muchos de sus preceptos, el cual señala:

“1. La municipalización y la provincialización constituyen formas de desarrollo de la actividad de las Corporaciones Locales para la prestación de los servicios económicos de su competencia, asumiendo en todo o en parte el riesgo de la Empresa mediante el poder de regularla y fiscalizar su régimen.”

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	17/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



La intervención económica del Ayuntamiento, cualquiera que sea la forma de gestión elegida de entre las que enumera el art. 85, no requiere más autorización que la del Pleno, salvo los casos de monopolio, como señala el art. 86 de la LBRL en su segundo apartado: "la efectiva ejecución de estas actividades en régimen de monopolio requiere, además de lo dispuesto en este artículo (aprobación plenaria), la aprobación por el Órgano de Gobierno de la Comunidad Autónoma".

Este artículo, transcrito íntegramente en el apartado anterior, establece, tras la modificación efectuada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de Administración Local, que el ejercicio de la iniciativa pública para el desarrollo de actividades económicas, así como para la prestación de servicios no obligatorios, requiere:

1º- Que esté garantizado el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y de la sostenibilidad financiera del ejercicio de sus competencias y servicios mínimos y obligatorios.

2º- Que en el expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la medida se justifique que la iniciativa no genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal debiendo contener un análisis del mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial.


3º- Que corresponde al Pleno de la respectiva Corporación local la aprobación del expediente, que determinará la forma concreta de gestión del servicio.

La conveniencia y oportunidad de prestar el servicio se realiza a través de un expediente al que se refiere el art. 97 TRRL, que puede complementarse, a modo orientativo, por lo dispuesto en los arts. 56 a 66 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales de 1950; pero ello con importantes salvedades y tremendas cautelas porque al ser una norma preconstitucional en muchos casos va abiertamente en contra del texto constitucional y del nuevo ordenamiento jurídico derivado del mismo. Y ello, porque la finalidad que anima a ambos expedientes es la misma: acreditar la conveniencia y oportunidad de gestionar con dinero y bienes públicos unos servicios que no son obligatorios.

Ahora bien, dicho expediente estará de más en el caso de las actividades o servicios que deban ser prestados obligatoriamente por las Entidades Locales, en función de la población (recogida de basuras, suministro de agua, etc), en los cuales por pura lógica la decisión municipal se ceñirá a la elección de la fórmula de gestión.

Efectuado un esfuerzo de interpretación entre los preceptos de la LBRL y TRRL aplicables, y el contenido mínimo del expediente para que quede suficientemente acreditada ante la propia Corporación la conveniencia y oportunidad de prestar un servicio no obligatorio, podemos concluir como trámites a seguir los siguientes:

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	18/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



1º- Decreto de Alcaldía o Concejal-Delegado del Área, en su caso, [art. 21.1.d) LBRL] por la que se acuerde iniciar el expediente y se ordena la constitución de una Comisión de estudio formada por miembros de la Corporación y técnicos municipales.

Esta Comisión se encargará de redactar una Memoria que acredite la conveniencia y oportunidad de prestar el servicio en sus aspectos social, jurídico y económico y de proponer la forma de prestación del servicio.

Asimismo, que se garantice el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera del ejercicio de sus competencias y que la iniciativa no genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal debiendo contener un análisis del mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial (art. 86.1 LBRL).

2º- Redactada la Memoria, se someterá a aprobación por el Pleno y se expondrá al público, a efectos de sugerencias y reclamaciones (arts. 69 y 70 LBRL y 97 TRRL).

3º- Aprobación definitiva del proyecto por el Pleno del Ayuntamiento, que puede ser evitada si en el acuerdo inicial se prevé para el caso de no presentarse reclamaciones y/o sugerencias.

En cuanto a la composición concreta de la Comisión, y en armonía con el artículo 97 TRRL ya citado, deberá estar compuesta por miembros de la Corporación y personal técnico.

Si se estima oportuno, también podrán formar parte de la Comisión uno o más representantes de los usuarios designados por las Cámaras correspondientes, si las hubiera, que no es el caso.

4. FORMAS DE GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PROMOVIDAS POR LOS ENTES LOCALES

En virtud del principio de discrecionalidad organizativa, la Administración puede elegir aquella forma de prestación del servicio público que considere adecuada en cada caso, dentro de las modalidades legalmente previstas y reguladas.

Así, el art. 86 de la LBRL establece, como ya se ha apuntado, que la Comisión propondrá y el Pleno determinará la forma de gestión del servicio. Las distintas formas de gestión vienen determinadas en el art. 85, ampliamente reformado por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local.

A tenor de esta normativa, se contemplan dos modos o formas de gestión de los servicios o actividades públicos: la gestión directa y la indirecta.

El artículo 95 TRRL, conforme a los principios de autonomía y autoorganización, reconoce la potestad de las entidades locales de elegir y aplicar la modalidad de

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	19/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



gestión que estime adecuada para la prestación del servicio, entre los señalados anteriormente, con la única limitación de que “serán atendidas necesariamente por gestión directa las funciones que impliquen ejercicio de autoridad”, por cuanto que, a contrario sensu, coincide con la prohibición del párrafo final del artículo 85.2 LBRL.

En todo caso, se ha de partir del antecedente que supone que, tal como se ha indicado, ya el Ayuntamiento presta el servicio de transporte colectivo de viajeros mediante gestión indirecta. No existiendo motivación que nos conste para modificar la forma de prestación del servicio y en tanto que por razones de eficiencia la prestación de las distintas líneas de transporte, como mínimo deben estar coordinadas, cuando no deba corresponder a misma empresa, mediante la concesión del contrato de servicios.

Por otro lado, la forma de gestión directa es la de gestión obligatoria cuando los servicios impliquen ejercicio de autoridad. La intervención del Municipio es total pero, por el contrario, la gestión se complica en servicios que requieren una especialidad y experiencia o unos medios de los que, como ocurre en el caso presente, se carece.

Por ello, la propuesta de la Comisión, debe reducirse a la oferta de GESTIÓN INDIRECTA de la actividad.

El art. 85 LBRL establece que la gestión indirecta estará conformada por las distintas formas previstas para el contrato de gestión de servicios públicos en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, con la única limitación de los que impliquen ejercicio de autoridad. Según este precepto, la contratación de la gestión de los servicios públicos debía adoptar cualquiera de las siguientes modalidades: concesión, gestión interesada, concierto y sociedad de economía mixta.

No obstante, la fórmula de “concesión” ha cambiado con la actual Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, convirtiéndose en dos tipos de contratos: contrato de concesión de servicios o, simplemente, de servicios, según exista o no riesgo operacional a asumir por el contratista.

a) La concesión de servicios.

Su regulación jurídica viene recogida en el artículo 85 LBRL, arts. 284 y ss. LCSP, 104 y concordantes del TRRL, y en el 114 y ss. del RS, en este último caso siempre y cuando no se contradiga con la normativa sobre contratación administrativa actualmente vigente.

Por medio de la concesión se transfiere a una persona física o jurídica la gestión de un servicio, asumiendo ésta el riesgo económico de la actividad concedida.

Se debe seleccionar al contratista mediante licitación pública y la adjudicación se hará, por procedimiento abierto o restringido, mediante concurso. El órgano competente para el otorgamiento de las concesiones será el Alcalde o Concejal-Delegado, en su

20

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	20/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



caso, o el Pleno, según cuál sea el importe de los recursos ordinarios del Presupuesto de acuerdo con la D.A. 2a de la LCSP, lo que corresponderá determinar la Intervención Municipal.

Mediante el contrato otorgado, el concesionario se compromete a:

- Prestar el servicio de modo regular y continuo y de la forma impuesta por la Administración.
- Admitir a los usuarios al goce del servicio mediante el abono, en su caso, de la contraprestación económica comprendida en las tarifas aprobadas. Por ello, todo aquel que cumpla los requisitos establecidos en la correspondiente reglamentación del servicio, debe ser admitido al uso y goce del mismo, como consecuencia del principio de igualdad, que hemos visto.
- Indemnizar por daños a terceros, salvo si los mismos se hubieren producido por actos realizados en cumplimiento de una cláusula impuesta por la Administración con carácter ineludible.
- Ejercer por sí la concesión pues no se admite la cesión y el subcontrato sólo para las prestaciones accesorias.

Según el RSCL, la retribución prevista para el concesionario deberá ser calculada de modo que permita, mediante una buena y ordenada administración, amortizar, durante el plazo de la concesión, el costo de establecimiento del servicio y cubrir los gastos de explotación y un margen normal de beneficio industrial (art. 129.3).

La Administración puede ordenar la modificación de los términos de la concesión pero si la misma afecta al régimen financiero del contrato, deberá compensar al contratista de manera que se mantenga el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación del contrato.

Ahora bien, cuando aun sin mediar modificaciones en el servicio, circunstancias sobrevenidas e imprevisibles determinaren, en cualquier sentido, la ruptura de la economía de la concesión, procede la revisión de tarifas o el otorgamiento de subvenciones.

La concesión representa la forma más típica y tradicional de gestión indirecta de los servicios públicos, y en palabras del propio Tribunal Supremo el prototipo del contrato de servicios públicos, motivo por el cual ha sido desde siempre objeto de una mayor atención por parte del legislador. Como ha señalado el Tribunal Supremo esta modalidad implica elegir los sujetos más capaces y con mayores garantías para la actividad, en el sentido del respeto al interés público, cuyo contenido natural está integrado por un conjunta de facultades y obligaciones recíprocas tendentes a facilitar la prestación de los servicios públicos con la continuidad convenida.

En ella, la Administración conserva la titularidad del servicio público de que se trate y encomienda su gestión a un particular, lo que presupone un acuerdo de voluntades

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	21/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



entre la Administración y el concesionario. De aprobarse, deberá redactarse un Reglamento del Servicio para regular las relaciones con los usuarios.

Esta fórmula es la que está utilizando la propia Junta de Andalucía para gestionar las líneas interurbanas, así como muchos Ayuntamientos para las urbanas, puesto que conjugan la experiencia de los concesionarios con el control municipal de las tarifas o tasas.

b) El contrato de servicios.


El contrato de servicios aparece regulado en los arts. 308 y ss. de la LCSP y se tiene que utilizar cuando no se transmita al contratista riesgo operacional alguno, entendiéndose por tal “el riesgo de exposición a las incertidumbres del mercado, que puede consistir en un riesgo de demanda o en un riesgo de suministro, o bien en un riesgo de demanda y suministro. Debe entenderse por «riesgo de demanda» el que se debe a la demanda real de las obras o servicios objeto del contrato. Debe entenderse por «riesgo de oferta» el relativo al suministro de las obras y los servicios objeto del contrato, en particular el riesgo de que la prestación de los servicios no se ajuste a la demanda” (definición dada por la Directiva 2014/23/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, objeto de transposición por la LCSP 2017).

Existen diferencias entre esta figura contractual y la concesión de servicios, sobre todo en relación a la ejecución, responsabilidad del contratista y cumplimiento; si bien, tras la Directiva 2014/23/UE, las diferencias se han diluido respecto a los contratos de servicios que conlleven “prestaciones directas a favor de la ciudadanía”, que son los antiguamente mal calificados “contratos de gestión de servicio público” en los que no existía un auténtico riesgo operacional asumido por el contratista.

Así, el art. 312 establece respecto a estos contratos lo siguiente:

1) Que antes de proceder a la contratación de un servicio de esta naturaleza deberá haberse establecido su régimen jurídico, que declare expresamente que la actividad de que se trata queda asumida por la Administración respectiva como propia de la misma, determine el alcance de las prestaciones en favor de los administrados, y regule los aspectos de carácter jurídico, económico y administrativo relativos a la prestación del servicio. Es decir, será necesario reglamentar el servicio. Aspecto que este Ayuntamiento ya tiene resuelto con la aprobación del correspondiente reglamento.

2) El adjudicatario de un contrato de servicios de este tipo estará sujeto a las obligaciones de prestar el servicio con la continuidad convenida y garantizar a los particulares el derecho a utilizarlo en las condiciones que hayan sido establecidas y mediante el abono en su caso de la contraprestación económica fijada; de cuidar del buen orden del servicio; de indemnizar los daños que se causen a terceros como consecuencia de las operaciones que requiera el desarrollo del servicio, con la salvedad de aquellos que sean producidos por causas imputables a la Administración;

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17	
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44	
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49	
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36	
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01	
Observaciones		Página	22/29	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==			

y de entregar, en su caso, las obras e instalaciones a que esté obligado con arreglo al contrato en el estado de conservación y funcionamiento adecuados.

3) Los bienes afectos a los servicios regulados en dicho artículo no podrán ser objeto de embargo.

4) Si del incumplimiento por parte del contratista se derivase perturbación grave y no reparable por otros medios en el servicio y la Administración no decidiese la resolución del contrato, podrá acordar el secuestro o intervención del mismo hasta que aquella desaparezca. En todo caso, el contratista deberá abonar a la Administración los daños y perjuicios que efectivamente le haya ocasionado.

5) La Administración conservará los poderes de policía necesarios para asegurar la buena marcha de los servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía de que se trate.

6) Con carácter general, la prestación de los servicios que conlleven prestaciones directas a favor de la ciudadanía se efectuará en dependencias o instalaciones diferenciadas de las de la propia Administración contratante. Si ello no fuera posible, se harán constar las razones objetivas que lo motivan. En estos casos, a efectos de evitar la confusión de plantillas, se intentará que los trabajadores de la empresa contratista no compartan espacios y lugares de trabajo con el personal al servicio de la Administración, y los trabajadores y los medios de la empresa contratista se identificarán mediante los correspondientes signos distintivos, tales como uniformidad o rotulaciones.

7) Además de las causas de resolución del contrato establecidas en el artículo 313, serán causas de resolución de estos contratos de servicios, las señaladas en las letras c), d), y f) del artículo 294, que es el que regula las causas de resolución de los contratos de concesión de servicios.


Pues bien, en el servicio de transporte urbano que la Corporación pretende presentar no parece que vaya a transmitirse al contratista riesgo operacional alguno, porque la intención es que el contratista perciba un canon que se mantendrá igual durante todo el tiempo de duración del contrato, con independencia del número de usuarios del servicio, y que las tarifas sean recaudadas por la propia Hacienda local.

Las otras formas de gestión indirecta, consistentes en:

a) Gestión interesada. Es una fórmula poco utilizada por los Entes Locales, más familiarizados con el contrato concesional y, además, está pensada para actividades en las cuales se persiga principalmente un provecho económico, que no es el caso.

b) El concierto. Es típica de servicios sanitarios y educativos en los que el particular aporta las instalaciones y el personal. Totalmente desconocida en el sector del transporte.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	23/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



c) La sociedad mixta. Cuyos costes de creación y constitución y organización exceden de un servicio tan modesto como el que se pretende emprender.

5. VALORACIÓN DE LA FÓRMULA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTES.

Tal como ya se ha dicho, lo coherente será que las siguientes líneas de transporte de viajeros que se vayan implantando tengan el mismo régimen de prestación del servicio que la existente, por razones obvias de eficacia.

De este modo, de querer implantar el servicio de forma inmediata, se ha de prestar a través de un empresario privado, esto es, mediante contrato (gestión indirecta del servicio).

Como ya se ha explicado anteriormente, según el contratista asuma o no riesgo operacional la fórmula elegida ha de ser la de contrato de concesión de servicios o contrato de servicios, respectivamente. En el primero, el contratista se remunera exclusivamente con las tarifas abonadas por los usuarios, o bien con dichas tarifas y un precio pagado por la Administración; en el segundo, el contratista recibe únicamente una contrapartida por parte de aquélla sin estar, por tanto, sometido a los riesgos de oferta ni de demanda.

La elección de una u otra fórmula dependerá fundamentalmente de ese aspecto, siendo ambas igual de legítimas. De todos modos, si no se puede esperar a la finalización del vigente contrato de la actual línea existente, se debiera acudir a un contrato de servicio cuya duración se haga coincidir con el actual.

Finalizado el actual periodo contratado, podrá servir como criterio para decantarse por una u otra fórmula la duración de los próximos contratos:

- La concesión de servicio público ha de tener una duración limitada, que se calculará en función de las obras y de los servicios que constituyan su objeto y se hará constar en el pliego de cláusulas administrativas particulares, sin que en ningún caso pueda exceder, como máximo (incluyendo prórrogas), los cuarenta años.

- En cambio, los contratos de servicios no podrán tener un plazo de vigencia superior a cuatro años, si bien podrá preverse en el propio contrato su prórroga por mutuo acuerdo de las partes antes de la finalización de aquél, siempre que la duración total del contrato, incluidas las prórrogas, no exceda de seis años, y que las prórrogas no superen, aislada o conjuntamente, el plazo fijado originariamente.

De lo anterior, resulta que esta comisión se inclina por la gestión indirecta del servicio, en un primer momento mediante un contrato de servicio y finalizado el primer periodo, se puede optar por un contrato de servicios o de gestión de servicios, una u otra fórmula es algo que corresponde decidir a la Corporación Municipal, pues las dos son igualmente válidas y legítimas, y que dependerá en gran medida del estudio económico que se haga al respecto.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	24/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



6. COMENTARIO A LA RESOLUCIÓN DE SUBVENCIÓN PARA LA ADQUISIÓN DEL VEHÍCULO OTORGADA POR LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL.

Tal como se ha puesto de manifiesto en los antecedentes de esta memoria, la Diputación Provincial de Sevilla ha otorgado a la ELA de Marismillas una subvención por importe de TREINTA MIL EUROS (30.000€), destinada a la adquisición de un vehículo de transporte colectivo, sujeta a las siguientes condiciones:

- *Adscribir el/los bien/es adquiridos al servicio público de su competencia.*
- *Mantener el/los vehículos que se adquieran en perfectas condiciones de uso, durante la vida útil de los mismos (no inferior a 5 años).*
- *Hacerse cargo del pago de los correspondientes impuestos, siendo responsable de cuantas obligaciones y sanciones le pudieran corresponder desde la adquisición del/de los vehículos.*
- *Tramitar la inspección técnica del/de los vehículos en el momento que corresponda y abonar la tasa derivada de la misma.*
- *Suscribir la correspondiente póliza de seguro del/de los vehículos. - Someterse a las actuaciones de comprobación a efectuar por el órgano concedente, aportando cuanta información le sea requerida.*


El incumplimiento de alguna de estas obligaciones, dará lugar al inicio del correspondiente expediente de reintegro de la subvención concedida.

A la vista del condicionado de esta subvención cabe hacer las siguientes consideraciones:

1ª.- Para evitar un requerimiento de la Diputación Provincial de Sevilla que pueda terminar en la devolución de la subvención otorgada, el vehículo debe adscribirse al servicio de transporte que supone el motivo de la solicitud de la subvención.

2ª.- Siendo la gestión indirecta la forma más eficaz de prestación del servicio, si al final se opta por ésta, resultará una rémora importante para la licitación del servicio que el adjudicatario deba asumir la utilización del vehículo con el que cuenta ya la administración, con riesgo de que el proceso quede desierto. No en vano, el atractivo de la licitación de estos servicios para las empresas de transporte colectivo está en dar un mayor aprovechamiento al parque móvil con el que cuentan las empresas licitadoras.


3ª.- La capacidad del vehículo adquirido puede resultar insuficiente para el traslado de los usuarios de la línea. Pues, puede que estuviese concebido para los usuarios de Marismillas y ahora se ha de conciliar con las necesidades de transporte de los usuarios de Las Cabezas de San Juan.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17	
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44	
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49	
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36	
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01	
Observaciones		Página	25/29	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==			

4ª.- El hecho de que el servicio sea de titularidad del Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan y termine prestándose por éste puede ser un aspecto digno de valorar a fin de establecer los efectos que pueda surtir en la evaluación del cumplimiento de la finalidad de la subvención.

Ángel Ramón Caro López
Asesor Jurídico.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	26/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



D. TÉCNICOS Y FINANCIEROS.

1. ANTECEDENTES.

Mediante Resolución n.º 691/2020, de 16 de abril de 2020, el Concejal-Delegado de Transportes, D. José Caballero Domínguez, ha acordado el inicio del expediente para estudiar la conveniencia y oportunidad de prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros entre el núcleo principal de Las Cabezas de San Juan, la E.L.A. Las Marismillas y la estación de ferrocarril. En dicha Resolución ha ordenado, además, la constitución de una Comisión de estudio que se encargue de la redacción de una Memoria social, jurídica y financiera que acredite la conveniencia y oportunidad de prestar el servicio y proponga al Pleno la forma de gestión del mismo.

2.- ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO DEL SERVICIO.

El artículo 97.1.b) del RDLeg. 781/1986, de 18 abril, por el que se aprueba el texto refundido de las Disposiciones Legales Vigentes en materia de Régimen Local, establece que para el ejercicio de actividades económicas por las Entidades locales se requiere la redacción por la citada Comisión de una memoria relativa a los aspectos social, jurídico, técnico y financiero de la actividad económica de que se trate, en la que deberá determinarse la forma de gestión, entre las previstas por la ley, y los casos en que debe cesar la prestación de la actividad. Asimismo deberá acompañarse **un proyecto de precios del servicio**. (se adjunta como Anexo I de esta Memoria).

La prestación de servicios de competencia municipal pero no obligatorios, así como el ejercicio de actividades económicas en régimen de libre concurrencia por las entidades locales, se prevé en el art. 86 de la LBRL que establece lo siguiente:

*“1. Las Entidades Locales podrán ejercer la iniciativa pública para el desarrollo de actividades económicas, siempre que esté garantizado el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y de la sostenibilidad financiera del ejercicio de sus competencias. En el expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la medida habrá de justificarse que la iniciativa **no genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal** debiendo contener un análisis del mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial.*

Corresponde al pleno de la respectiva Corporación local la aprobación del expediente, que determinará la forma concreta de gestión del servicio.....”

Partiendo de los datos del informe elaborado para el establecimiento del precio público del servicio que se aprobó por el Pleno de este Ayuntamiento en el mes de octubre de 2018, vamos a plantear distintos escenarios alternativos para valorar tanto el impacto en el cumplimiento del objetivo de estabilidad, como la posible elección de la forma de gestión del mismo.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	27/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



Con respecto a la forma de gestión, parece fuera de toda duda que lo más eficiente en este caso es la gestión indirecta del mismo. Lo que habría que determinar es si se realiza mediante una concesión, o mediante una prestación de servicios.

Los costes directos fijos anuales se estiman que alcanzan la cifra de 32.456.84€, partiendo de las siguientes hipótesis:

- Precio de compra del vehículo de 65.293,76 euros, con una vida útil de 10 años y un valor residual del vehículo sobre el precio de compra del 20%.
- Coste anual del conductor según convenio es de 24.296,07 euros (incluida seguridad social y otros).
- Coste anual de seguros 2.927,13 euros.
- Costes fiscales anuales (visados, ITV, IAE, IVTM y revisión tacógrafo) 430,28 euros.
- Para una previsión de 49.000 km/año, el coste directo unitario por km asciende a **0,66** euros.

Con respecto a los costes variables se parte de los siguientes datos:

- Precio del gasóleo en surtidor 0,992 euros. Para un supuesto de 49.000 km/año, y un consumo medio de 20 l/100km, el coste unitario por kilómetro asciende a 0,1984 €.
- Precio medio de los neumáticos 510,69 euros/unidad, con una duración media de 90.000 km. Para la sustitución de 6 neumáticos tras su vida útil, obtenemos un coste unitario por kilómetro de 0,034 €.
- Costes anuales de reparaciones, mantenimiento y conservación 0,05 euros/km.

Por tanto el precio variable total por kilómetro asciende a **0,2824** euros.

Para el supuesto de realizar 49.000 km/año, el coste total unitario del viaje asciende a 12,25 euros. $((0,66+0,2824)*13)$

En el Anexo I que se adjunta al presente vamos a calcular el impacto que una gestión indirecta tendría en los presupuestos anuales del Ayuntamiento en distintos escenarios, en función del número de usuarios del servicio y del precio público del mismo.

El rango de precios públicos propuestos para el análisis de sensibilidad han sido escogidos teniendo en cuenta el precio público aprobado por el Ayuntamiento de Las Cabezas de San Juan en octubre de 2018 para el servicio de transporte desde el núcleo urbano hasta la estación de ferrocarril, ya que ambos comparten una parte del trayecto.

Podemos observar como el rango de necesidad o capacidad de financiación se mueve entre los 41.090,64 euros de necesidad de financiación del escenario 1 (que es el peor de todos) a los 24.429,36 euros de capacidad del escenario más favorable que sería el número 9.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	28/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		



Por tanto podemos afirmar que la implantación de este servicio no tendría un efecto significativo en el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria y de sostenibilidad financiera en el peor de los escenarios proyectados.

3.- CONCLUSIONES.

1. Con la implantación del servicio mediante la fórmula de gestión indirecta, en cualquiera de las distintas fórmulas contractuales previstas en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, no se genera un riesgo significativo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda Municipal, en el peor de los escenarios proyectados. Todo ello con independencia de la obligación de consignar en los presupuestos anuales las aplicaciones que den cobertura a su financiación, ya que con los precios públicos usados en el análisis de sensibilidad no se cubrirían los costes, salvo en el mejor de los escenarios que sería el número 9.

ANEXO I. PROYECTO DE PRECIO DEL SERVICIO

Viajes diarios laboral	Viajes diarios festivos	Viajes año lab	Viajes Año Festivo
6	3	1560	312

	Nº PASAJEROS/VIAJE	PRECIO VIAJE
ESCENARIO 1	5	1
ESCENARIO 2	10	1
ESCENARIO 3	15	1
ESCENARIO 4	5	1,25
ESCENARIO 5	10	1,25
ESCENARIO 6	15	1,25
ESCENARIO 7	5	1,5
ESCENARIO 8	10	1,5
ESCENARIO 9	15	1,5

RECAUDACION ANUAL PREVISTA								
ESCENARIO 1	ESCENARIO 2	ESCENARIO 3	ESCENARIO 4	ESCENARIO 5	ESCENARIO 6	ESCENARIO 7	ESCENARIO 8	ESCENARIO 9
18.720,00	37.440,00	56.160,00	23.400,00	46.800,00	70.200,00	28.080,00	56.160,00	84.240,00

Costes Anuales del servicio	46.364,84
Gastos Generales + Beneficio Industrial (19%)	8.809,32
IVA 10%	4.636,48

COSTE TOTAL DE LA GESTION INDIRECTA	59.810,64
--	------------------

NECESIDAD / CAPACIDAD DE FINANCIACION DEL SERVICIO								
ESCENARIO 1	ESCENARIO 2	ESCENARIO 3	ESCENARIO 4	ESCENARIO 5	ESCENARIO 6	ESCENARIO 7	ESCENARIO 8	ESCENARIO 9
41.090,64	22.370,64	3.650,64	36.410,64	13.010,64	-10.389,36	31.730,64	3.650,64	-24.429,36

José Manuel Román Coto
Interventor Municipal.

Código Seguro De Verificación:	4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Maria Dolores Marchena Alonso	Firmado	19/06/2020 11:11:17
	Andres Luis De La Villa Vergara	Firmado	19/06/2020 11:10:44
	Jose Manuel Roman Coto	Firmado	19/06/2020 11:00:49
	Angel Ramon Caro Lopez	Firmado	19/06/2020 09:26:36
	Jose Caballero Dominguez	Firmado	19/06/2020 08:27:01
Observaciones		Página	29/29
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/4FA8bbbiXeJ+9qRH6/BstQ==		

