

XCMO. AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES

SR ALCALDE

EXP: CON 2017

AL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL DE RECURSOS CONTRACTUALES

SECRETARIA GENERAL

**AVDA.GENERAL PERÓN, 38 PLANTA OCTAVA
29020 MADRID**

**RECURSO ESPECIAL AL PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS DEL
SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS EN CASTRO URDIALES (CANTABRIA)
(CON/10/2017)**

Doña xxxxxxxxxx en representación de la Asociación de Vecinos de Sámano con CIF xxxx, y domicilio a efectos de notificaciones xxxxxxxx, y el colectivo de vecinos Sámano Avanza, conocido el BOC de 27 de Abril de 2017 por el que se publica el Anuncio de licitación, procedimiento abierto, tramitación urgente, para la adjudicación del contrato de concesión administrativa de la gestión y explotación del transporte colectivo urbano de viajeros, mientras se procede a la tramitación y se inicia el servicio en el expediente de contratación CON/10/2017 (CON/62/2017). (que sustituye al anterior de 21 de Marzo de 2017, por el que se publica el Anuncio de licitación, procedimiento abierto, para la adjudicación del contrato para la concesión administrativa de la gestión y explotación del transporte colectivo urbano de viajeros, mientras se procede a la tramitación y se inicia el servicio en el expediente de contratación CON/10/2017 (CON/44/2017)) así como el contenido de los Pliego de Condiciones Administrativas Particulares y Pliego de Condiciones Técnicas de dicha adjudicación, por estimar que algunos aspectos de los mismos son contrarios a derecho, y perjudican los derechos e intereses de los colectivos representados, comparecemos en el expediente administrativo invocando el Artículo 24.1 de la CE, artículo 4 de la Ley 39/2015 de 1 de Octubre de Procedimiento Administrativo Común, así como la reiterada doctrina constitucional en materia de legitimación activa de Asociaciones y colectivos afectados.

1. LEGITIMACION

Según el art 42 Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público están legitimados para interponer recurso especial en materia de contratación toda persona física o jurídica cuyos derechos o intereses legítimos se hayan visto perjudicados o puedan resultar afectados por las decisiones objeto de recurso

El Defensor del Pueblo indica que el recurso 747/2016 presentado por esa Asociación de Vecinos de Sámano contra los pliegos de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas de la licitación relativa al “Servicio de transporte público urbano en el municipio de Castro Urdiales, calificado como recurso especial en materia de contratación ha sido inadmitido por entender el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales que la Asociación recurrente carece de legitimación.” Mediante tal decisión, el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales considera que esa Asociación carece de legitimación activa para impugnar el pliego de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas de la licitación relativa al “Servicio de transporte público urbano en el municipio de Castro Urdiales”. A juicio del referido órgano, la gestión del servicio de transportes como demanda, en lugar de como servicio regular, si bien puede redundar en un impacto para los vecinos, tal impacto no tiene la concreción suficiente para justificar la legitimación de las asociaciones vecinales en el presente procedimiento. El Defensor del Pueblo ya ha trasladado al citado Tribunal Administrativo su discrepancia con el criterio empleado, por considerar que el tema planteado sí es de indudable interés para los vecinos a los que no cabe negar legitimación. No obstante, ha solicitado información para conocer si se ha interpuesto algún recurso judicial contra la misma, en cuyo caso esta institución debería inhibirse por respeto al principio de independencia judicial.

Dicha Resolución del Defensor del Pueblo ya fue adjuntada en el anterior recurso al Pliego.

Según el Art 40.2 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público Podrán ser objeto del recurso los siguientes actos: a) Los anuncios de licitación, los pliegos y los documentos contractuales que establezcan las condiciones que deban regir la contratación. Únicamente se exceptúan de esta os procedimientos de adjudicación que se sigan por el trámite de emergencia regulado en el artículo 113 de esta Ley-

2. FALTA DE COMPETENCIAS DEL AYUNTAMIENTO DE CASTRO URDIALES PARA ESTABLECER UNA REGULACIÓN PROPIA DEL TRANSPORTE “A LA DEMANDA”

Según el artículo 12.2 de la Ley 16/87 de 30 de Julio de Ordenación de Transporte terrestre “La actuación pública en el sector se sujetará a lo establecido en esta Ley para cada modo o clase de transporte “

Dentro de la clasificación general de tipos de transporte contenida en la citada ley y en materia de transporte terrestre de viajeros (artículo 64) se establece que “los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares o discrecionales.” son “transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.” Y son “transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido”

El Artículo 67 realiza otra clasificación tomando como criterio la utilización, en transporte de uso general o de uso especial.

Son transportes públicos regulares de uso general los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

Son transportes públicos regulares de uso especial los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares.

El transporte de viajeros a demanda constituye una modalidad de transporte distinta a las dos anteriores, que tiene elementos de una y de otra, pero que en cualquier caso, no está contemplada en ninguno de los criterios de clasificación realizados por la Ley 16/87 de 30 de Julio de Ordenación de Transporte Terrestre, pese a que por su naturaleza y características puede potencialmente afectar a los derechos básicos de los usuarios, ya que introduce elementos de trato desigual en el acceso al transporte público entre unos y otros usuarios de un mismo municipio.

Por su parte La Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable comprende la totalidad de las competencias estatales que, por su naturaleza, deban ser ejercidas en el ámbito autonómico o local y está referida no solamente a actuaciones gestoras, sino también normativas en los casos previstos en la legislación estatal. Así lo señala el Preámbulo de la Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera.

Pese a no estar contemplado en la normativa estatal, que tiene carácter de básica, (sentencia del Tribunal Constitucional S. 118/1996) la Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera, incorpora una nueva modalidad de transporte distinta al transporte regular y al discrecional que es “el transporte de viajeros a demanda “ (Artículo 4.4c) que se define como “aquél en que la prestación del servicio se haga depender en algún momento de la previa demanda de quien lo solicita”

En cuanto a las condiciones en que se desarrollen los servicios de transporte prestados a la demanda, de conformidad con la definición prevista en el artículo 4.4.c), los mismos revestirán las modalidades que se determinen reglamentariamente.

Esta previsión reglamentaria aún no se ha producido, por lo que entendemos que la competencia reglamentaria para abordar el servicio a la demanda corresponde en todo caso, al Gobierno de Cantabria no pudiendo esta potestad ser suplantada por un Ayuntamiento, en tanto en cuanto afecta a una modalidad de transporte – no contemplada en la ley estatal- a los derechos básicos de los usuarios y existe reserva reglamentaria a favor del Gobierno de Cantabria.

Por todo lo expuesto anteriormente, consideramos que el Ayuntamiento de Castro Urdiales, no puede suplir a través de un pliego de condiciones técnicas, la potestad reglamentaria del Gobierno de Cantabria, y la legislativa del Gobierno de España estableciendo las condiciones de una modalidad de transporte “ el transporte a la demanda” que no está contemplado en la normativa estatal, ni desarrollado en la autonómica. Y que es potencialmente lesivo para los derechos de los usuarios al establecer condiciones desiguales de acceso al servicio.

Motivo por el cual, consideramos que deberían anularse todas las prescripciones técnicas y jurídicas relativas al transporte a la demanda incluidas en los pliegos del presente concurso de adjudicación.

3. FALTA DE FIABILIDAD Y SOLVENCIA TÉCNICA DEL ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL SERVICIO EN LO QUE SE REFIERE AL TRANSPORTE A LA DEMANDA

Tal y como consta en el Pliego de Condiciones Técnicas, el estudio de viabilidad elaborado por la empresa INGARTEK CONSULTING (NIF B-95552899) se ha basado en el cálculo del coste del servicio y la estimación de la demanda mediante la modelización de movilidad, la cual ha tenido en cuenta, entre otros, los siguientes parámetros: los tráficos por paradas, el tipo de día y mes de los tráficos actuales, la población por pedanías, la obtención del ratio oferta y demanda por habitante y la cuantificación monetaria de la repercusión sobre los ingresos del servicio en función de la estimación de la demanda esperada.

El citado estudio de viabilidad ha arrojado una estimación de datos muy baja de usuarios del servicio en algunos barrios, con un 87% de autobuses vacíos, de los cuales se derivaban conclusiones que justificaban la transformación del servicio regular en un servicio a demanda en varias pedanías (Montealegre, Talledo, Oriñón, Sonabia y Allendelagua).

En lo que se refiere en concreto a **Montealegre**, en el estudio de viabilidad elaborado por la empresa estima una afluencia de **427 viajeros al año** (1,16 pasajeros día) frente a los 8000 de Helguera que es un barrio de similar o inferior población. En concreto, en el estudio de viabilidad figura que el servicio a demanda atenderá **en el conjunto de los barrios y pedanías afectadas a un total de 2331 viajeros al año**, cifra- que, como se verá, se encuentra muy alejada de los datos reales de tráfico de viajeros en estas zonas.

Según se ha indicado por responsables de los partidos políticos del actual gobierno municipal de Castro Urdiales, estos datos sobre el tráfico de viajeros habrían sido obtenidos presuntamente mediante su recuento a través del sistema GPS de los vehículos.

- a) Tras las averiguaciones que hemos realizado a través de la acción de los miembros de esta Asociación que después se detallan y las consultas efectuadas a representantes empresariales y sindicales de organizaciones con presencia en el Comité de Empresa de Alsa y entrevistas a los chóferes que atienden la línea, hemos llegado a las siguientes conclusiones : El sistema GPS puede teóricamente computar los viajeros que acceden en las paradas y adquieren el título de transporte en que el mismo está activo. Pero **NUNCA dicho sistema puede realizar cómputo alguno de los viajeros que bajan en cualquier parada de la línea**. Por lo que a priori, los datos de viajeros cuyo destino es Montealegre no han podido tenerse en cuenta en el estudio. Es decir, **el estudio no recoge los datos de viajeros que habiendo accedido al autobús en cualquier punto de la red de transporte se apeen en cualquier de las paradas de los barrios de Montealegre, Sangazo y Pino.**
- b) Todos los títulos de transporte adquiridos en cualquier punto de la línea 4 tienen como destino cabecera Helguera, es decir, las paradas de Montealegre y Pino no están registradas en la línea regular de transporte por lo que no quedan computados ninguno de los viajeros con destino a Montealegre (paradas de Pino, Cruce, Los Chalets y la Iglesia)
- c) Para que una parte de estos datos fuera fiable (sólo los de acceso al autobús desde Pino y Montealegre) sería necesario que el sistema GPS estuviera activado en todos y cada uno de los vehículos que dan servicio y en todos los trayectos y que existiera computadas a efectos de tarificación las paradas mencionadas cosa que no ocurre en la actualidad, tal y como se nos ha confirmado por los trabajadores de la línea.
- d) Además, al parecer, la orografía de la zona produce frecuentemente pérdidas en la señal de GPS en la zona de Montealegre por lo que los datos no son en

absoluto fiables ni reales. Es necesario en cada caso la activación del GPS manualmente por el conductor.

- e) Estos hechos fueron reconocidos por todos los partidos de la oposición (la mayoría del Pleno) en el pleno celebrado el 25 de Abril de 2017

El Pleno celebrado en el Ayuntamiento de Castro Urdiales el 25 de Abril de 2017 Con los votos a favor de PP, PRC, MásCastro/AAV y PSOE) y la negativa de CastroVerde, el Pleno ha sacado adelante una moción de MásCastro por la que se insta al alcalde a que, cuando se formalice el contrato del Castrobús, la línea de Montealegre pase a ser regular y no a demanda.

El portavoz del PRC, Jesús Gutiérrez hizo alusión al hecho de que “los vecinos han puesto sobre la mesa una serie de datos de usuarios, que son distintos a los que maneja el Ayuntamiento, y nadie nos ha aportado otras cifras que contradigan a esas”. Por tanto, “Montealegre debe tener línea regular”.

Por su parte el concejal del PSOE, Alejandro Fernández ha reconocido que “los datos de usuarios aportados por la empresa son un poco dudosos y la misma firma asegura que el recuento de esas cifras depende mucho de una máquina y de que haya cobertura”. Por tanto, “nos gustaría tener datos fiables” y, por eso y teniendo en cuenta que el contrato ya está a punto de salir a licitación y “no se pueden llevar a cabo iniciativas que pongan en peligro la prestación del servicio

Por parte de MásCastro, Demetrio García, señaló “me consta que posiblemente la empresa adjudicataria actual ha dado otro informe de usuarios que no ha salido a la luz”, algo que desde CastroVerde se ha negado.

Por último, García ha señalado que “el servicio a demanda no está justificado ni económica ni políticamente.

Teniendo en cuenta que los datos en que se basa el estudio de viabilidad han sido obtenidos de forma no fiable y son manifiestamente contrarios a la percepción de los usuarios de transporte de esta línea con destino u origen en Montealegre, Sangazo, La fuente y La Lastrilla un grupo de 12 vecinos de Montealegre realizó un **estudio de campo** que se incluye como Anexo a estas alegaciones, para verificar si el dato de los 437 viajeros al año y el 87% de autobuses con destino a Montealegre (paradas de Pino, Cruce, Los Chalets y la Iglesia) vacíos se correspondía o no con la realidad, ya que sobre la base de estos datos se ha dispuesto por el Pliego de Condiciones Técnicas aprobado por la Corporación Municipal la supresión de la actual línea de transporte regular público a Montealegre y su sustitución por el denominado servicio a demanda.

De esta forma, durante el período del 1 al 7 de Junio de 2016 se ha realizado por el mencionado grupo de vecinos de Montealegre un seguimiento de todos los servicios con paradas en Pino, Cruce, Los Chalets y la Iglesia (que dan servicio a los barrios de Pino, Hoz, Montealegre, La Lastrilla y Sangazo) haciendo un cómputo exhaustivo de los vecinos que subieron y bajaron en cada parada en todos y cada uno de los servicios.

En resumen, los datos obtenidos por el estudio son los siguientes:

01/06/2016	Total Castro-Monteval.	21	Total Monteval-Castro	18	Miércoles
02/06/2016	Total Castro-Monteval.	16	Total Monteval-Castro	22	Jueves
03/06/2016	Total Castro-Monteval.	18	Total Monteval-Castro	15	Viernes
04/06/2016	Total Castro-Monteval.	10	Total Monteval-Castro	9	Sábado
05/06/2016	Total Castro-Monteval.	10	Total Monteval-Castro	4	Domingo
06/06/2016	Total Castro-Monteval.	14	Total Monteval-Castro	16	Lunes
07/06/2016	Total Castro-Monteval.	19	Total Monteval-Castro	16	Martes
		108		100	
TOTAL VIAJEROS: 108 + 100 = 208					

Se incorpora a las presentes alegaciones detalle del estudio pormenorizado (Anexo I)

Por lo tanto, haciendo una simple extrapolación de datos que además no tiene en cuenta que el tráfico de viajeros durante los meses de verano es más intenso, ni toma en consideración el posible incremento de viajeros que se producirá en los próximos años debido a la juventud de la población, **la estimación de viajeros anuales que entran o salen del autobús en las paradas de Pino, Cruce, Los Chalets y la Iglesia de Montealegre será de 10.845 viajeros.**

De lo que se concluye que:

Los datos reales están muy alejados de los que figuran en el estudio de viabilidad (2330 viajeros al año en todas las pedanías afectadas) sobrepasando con mucho el margen del 10% de variación que puede proponer el Ayuntamiento a la adjudicataria del servicio.

El Ayuntamiento en cualquier momento puede realizar un estudio similar que contraste los datos obtenidos. A fecha de hoy y tras dos fallidos intentos de contratación dicho estudio no se ha realizado.

4. OMISIÓN DE DATOS TÉCNICOS EN EL NUEVO PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS

Los datos de afluencia de viajeros en los que presuntamente se justifica la implantación del servicio a demanda y que fueron conocidos por la Asociación de Vecinos de Sámano y Sámano Avanza, elaborados por la empresa IGARTEK, SL han sido completamente omitidos en el nuevo pliego de condiciones técnicas, por lo que la propuesta recurrida, carece para las nuevas empresas adjudicatarias de sustento técnico. Esta omisión es deliberada, por cuanto por lo dicho anteriormente, los únicos datos fiables son datos por líneas y no por paradas. Y la línea 4 tiene una afluencia de viajeros de en torno a 35.000 usuarios al año. Sin que puedan sostenerse los datos erróneos de 497 viajeros en que se basa el Ayuntamiento y que dada su mala fiabilidad han sido omitidos en el nuevo pliego.

Previsiblemente, esta discordancia de datos deberá dar lugar a una modificación del contrato. Y a este respecto, hay que recordar que el Artículo 106 de la Ley de Contratos del Sector Público establece que “los contratos del sector público podrán modificarse siempre que en los pliegos o en el anuncio de licitación **se haya advertido expresamente de esta posibilidad y se hayan detallado de forma clara, precisa e inequívoca las condiciones en que podrá hacerse uso de la misma, así como el alcance y límites de las modificaciones que pueden acordarse con expresa indicación del porcentaje del precio del contrato al que como máximo puedan afectar, y el procedimiento que haya de seguirse para ello**”. “A estos efectos, los supuestos en que podrá modificarse el contrato deberán **definirse con total concreción** por referencia a circunstancias cuya concurrencia pueda verificarse de forma objetiva y las condiciones de la eventual modificación **deberán precisarse con un detalle suficiente para permitir a los licitadores su valoración a efectos de formular su oferta y ser tomadas en cuenta en lo que se refiere a la exigencia de condiciones de aptitud a los licitadores y valoración de las ofertas**”.

En este caso concreto, si se tienen en cuenta lo alejadas que están las cifras de viajeros de la realidad (sólo en Montealegre estimamos que serán usuarios del 10.845 pasajeros al año, frente a los 427 estimados por el Ayuntamiento), con la atención a demanda de más de 10.000 pasajeros al año (sumando previsibles desequilibrios similares en otras pedanías) frente a los 427 previstos, lo más probable es que se produzca un desequilibrio financiero que exija al Ayuntamiento la concesión de compensaciones a la contratista de acuerdo con cláusula 40 del Pliego de Condiciones Administrativas Particulares en forma de indemnización.

Todo ello sin perjuicio de que esto pueda motivar la extinción del contrato por la propia adjudicataria de acuerdo con lo previsto en el Art. 107.3. d) de la citada Ley de Contratos del Sector Público por la imposibilidad de la explotación del servicio como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración con posterioridad al contrato, con las consiguientes indemnizaciones a cargo del erario del municipio.

Por todo ello, en previsión de posibles perjuicios para la administración municipal y los ciudadanos que la sustentan con sus impuestos, consideramos que los datos sobre los que se basan las decisiones que se adopten en esta materia deben ser ciertos y reales.

En este supuesto concreto, teniendo en cuenta lo establecido en los Pliegos de Condiciones Administrativas Particulares y el Pliego de Prescripciones Técnicas consideramos que no hay margen para que el Ayuntamiento pueda corregir las desviaciones que con seguridad se van a producir si, como hemos comprobado, los datos del estudio de viabilidad en lo que se refiere al servicio a la demanda no son ciertos.

Todo esto puede comprometer el equilibrio del contrato y la necesidad de que el Ayuntamiento esté obligado a renegociar en el futuro las condiciones de prestación del servicio con la empresa adjudicataria con grave lesión del interés público.

5. CONDICIONES DEL SERVICIO A DEMANDA. DESIGUALDAD DE TRATO

Si bien en el nuevo Pliego de Condiciones Técnicas, se han eliminado algunos requisitos claramente ilegales (requisito de empadronamiento en barrios concretos) y otros que hacían inviable el recurso al servicio (petición con un día de antelación) se mantienen condiciones que implican desigualdad de trato, y que dificultan el acceso al servicio para determinados colectivos.

- a) Previo a la solicitud del servicio a la demanda el usuario se dará de alta para lo cual debe registrarse en la plataforma habilitada a tal efecto por la concesionaria. Este requisito impide o dificulta el acceso al servicio de todas aquellas personas – viajeros ocasionales- que no estén de alta en la plataforma. Por lo que familiares, amigos, menores y transeúntes en general, no podrán solicitar el servicio a demanda a pesar de que carezcan de medios para desplazarse en vehículo a Castro Urdiales.
- b) Una vez realizado dicho registro podrá efectuar la reserva a través de cualquiera de los modos descritos en el punto siguiente; Vía teléfono: Mediante teléfono gratuito con atención al público de 7:30 de la mañana a 21:30 de la tarde de lunes a domingo. - Presencial en la Oficina Atención al Cliente: En las oficinas de atención al cliente habilitadas en el municipio. - Vía pagina web: A través de la web creada por el concesionario la cual contendrá una sección para que la persona usuaria pueda realizar la solicitud del servicio a la demanda introduciendo su datos de identificación, e indicando la parada y la hora que desea demandar. - Vía Whatsapp: Se habilitará un número de teléfono para poder realizar la solicitud del servicio a la demanda. - Vía SMS: Se habilitará un número de teléfono para poder realizar la solicitud del servicio a la demanda. - Correo electrónico: Se habilitará una cuenta de correo electrónico para realizar la solicitud del servicio a la demanda. - APP: A través de la APP

creada por el concesionario En todas las modalidades el usuario recibirá un mensaje de confirmación de su solicitud por el mismo medio en que realizó la petición.

Habida cuenta de la imposibilidad de realizar la reserva presencial en los Barrios de MOntealegre, La Fuente, Hoz y Sangazo – puesto que no existen ni están previstas oficinas de atención al público en ninguno de estos barrios- este sistema de reserva impide o dificulta el acceso al servicio a todas aquellas personas que carezcan de teléfono, de cobertura – Montealegre es una zona de mala cobertura móvil- o no tengan acceso o conocimientos para acceder a las plataformas electrónicas. Como se ha recordado en ocasiones anteriores, son precisamente los colectivos más débiles - ancianos, discapacitados, menores- quienes más utilizan este servicio. Por lo que se establece un impedimento que en la práctica va a resultar disuasorio para el acceso al servicio de transporte público.

A nuestro juicio, y a falta de normativa legal y reglamentaria que determine las condiciones en que puede implantarse el servicio a demanda, y las condiciones de acceso al mismo, las anteriores prescripciones consolidan la desigualdad de trato entre unos y otros usuarios dentro de un mismo municipio – a una distancia no superior a 1km 700 metros de la línea regular- vulnerando los principios de igualdad de oportunidades, y no discriminación establecidos tanto en la normativa europea (Artículo 4 del REGLAMENTO (UE) No 181/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 16 de febrero de 2011) como en la normativa nacional (Artículo 4 de la Ley 16/87 de 30 de Julio de Ordenación de Transporte terrestre) y autonómica.

A tal efecto el Artículo 3 a) de la Ley de Cantabria 1/2014, de 17 de noviembre, de Transporte de Viajeros por Carretera, establece como objetivo de su regulación “La satisfacción de la demanda de movilidad en condiciones de calidad, seguridad y comodidad de la población en general, con especial atención a los sectores sociales menos favorecidos económicamente y a aquellos colectivos que presenten dificultades de movilidad, así como a las zonas en las que por su densidad de población, lejanía o difícil accesibilidad el transporte público resulte necesario para promover la igualdad de oportunidades”

6. OTRAS CIRCUNSTANCIAS SOCIALES, GEOGRÁFICAS Y LÓGICAS

La implantación del servicio a demanda se realiza contra la expresa y reiterada voluntad de los vecinos afectados de los Barrios de Montealegre, Pino, Hoz, Sangazo y La Lastrilla. Esta voluntad se ha expresado en más de 700 peticiones individuales en contra de la medida,

más de 1500 firmas, además de en contra de las alegaciones y recursos de los vecinos.

Se han ignorado todos los argumentos en contra de una medida carente de lógica y de precedentes razonables, ya que la distancia entre la línea regular, y los barrios a los que se pretende extender el servicio a demanda no supera en ningún caso los 1,7 km. Pudiendo ser incluso inferior si se modificara el trayecto de los vehículos.

Se ignora que a diferencia de lo que ocurre en el centro de Castro Urdiales, en que las distancias son menores, y existen aceras y carriles bici, en esta zona no existen aceras, ni arcenes, ni por supuesto carriles bici, por lo que el acceso a pie o en bicicleta es difícil y peligroso.

Se ignora que la población afectada por el servicio a demanda en los barrios mencionados es muy superior a la de otros – Helguera por ejemplo- que sí mantienen en servicio regular, por lo que no se comprende la desigualdad de trato.

Se ignoran otras características sociales de la zona, como la juventud de la población, la existencia de población rural y otros elementos que apuntan a un incremento progresivo de las necesidades de transporte público.

Se pretende someter a la población a un experimento social, que no está en absoluto justificado, y que ocasionará perjuicios a la población, en tanto a menos de 15 días de la entrada en vigor del servicio a demanda se desconocen completamente las condiciones concretas del servicio, y se estima que tanto los horarios como los trayectos, van a ser de imposible cumplimiento en los horarios previstos en el pliego.

En definitiva a pesar de que se pretende fomentar el transporte público, el Ayuntamiento ha optado por establecer medidas disuasorias del acceso al mismo en las zonas más necesitadas, en contra de la voluntad expresa de los vecinos, sin que exista justificación técnica razonable para ello.

Todo ello va en contra de lo establecido en el artículo 4 de la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre, en cuyo *Artículo 4*, se señala que **“Los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.”**

Por lo tanto, concluimos del siguiente modo:

1. El establecimiento de un servicio de transporte público a demanda se ha hecho en base a los datos extraídos del estudio de una empresa privada que no son en absoluto fiables y cuya veracidad no ha sido debidamente contrastada por el Ayuntamiento de Castro Urdiales
2. Este estudio con datos y conclusiones manifiestamente erróneas ha motivado la aprobación por Decreto de Alcaldía de un Pliego de Prescripciones Técnicas que puede causar graves perjuicios a los usuarios del servicio de transporte público de los barrios de La Lastrilla, Sangazo, Hoz, La Fuente y Montealegre en el supuesto de que el gobierno de la Corporación Municipal no reforme de modo inmediato, y en todo caso con anterioridad a la concesión del servicio, el Pliego de Condiciones Técnicas Particulares para la Contratación del Servicio Público Urbano en Castro Urdiales que ya ha sido aprobado por la Corporación Municipal.
3. El ayuntamiento de Castro Urdiales carece de competencias reglamentarias para el establecimiento de las condiciones del servicio a demanda dentro del Castro Urdiales, al estar dicha competencia reservada a la Comunidad Autónoma de Cantabria, que a su vez asume la potestad normativa de la regulación sobre una modalidad de transporte de viajeros que no está contemplada en la ley estatal, que consitiye normativa básica en la mateira, con lo que además de las vulneraciones formales de rango competencial, se vulneran potencialmente los derechos a la igualdad y no discriminación de los usuarios establecidos en la normativa europea, estatla y autonómica.

Por todo lo expuesto, las Asociaciones de Vecinos de Sámano y el colectivo de Sámano Avanza,

solicitamos ,

1.- Que se revisen y contrasten los datos en que se basa el Pliego de Condiciones Técnicas, y se restablezca el servicio de transporte regular a los Barrios de Montealegre, Hoz, La Fuente, Sangazo y la Lastrilla.

2.- Que se declare nula toda la regulación contenida en los pliegos sobre el servicio a demanda en el municipio de Castro Urdiales, por falta de competencia legal

del Ayuntamiento para abordar la regulación de una modalidad de transporte de pasajeros no contemplada en la ley estatal, y cuya competencia de desarrollo reglamentario a nivel autonómico corresponde al Gobierno de Cantabria.

3.- Que se declaren nulas todas las prescripciones del servicio a demanda por lo que afecta a los barrios de Montealegre, Hoz, La Fuente, Sangazo y la Lastrilla, todos ellos distantes como máximo a 1700 metros de la línea regular, por suponer la consolidación de manera arbitraria un trato desigual y discriminatorio para los vecinos, sin fundamento, técnico, legal ni social alguno.