

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

67 MANCOMUNIDAD DE SERVICIOS DEL VALLE NORTE DEL LOZOYA

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

La Junta de la Mancomunidad de Servicios Valle Norte del Lozoya, en sesión ordinaria de celebrada el día fecha 15 de diciembre de 2020, acordó aprobar expresamente y con carácter definitivo la ordenanza reguladora del servicio de transporte a la demanda de la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte del Lozoya, una vez resueltas las alegaciones presentadas e incorporadas al texto definitivo las modificaciones derivadas de las alegaciones estimadas, cuyo texto íntegro se hace público para su general cumplimiento y conocimiento, en virtud de lo ordenado en el artículo 17.4 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales:

ORDENANZA REGULADORA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE A LA DEMANDA DE LA MANCOMUNIDAD DE SERVICIOS DEL VALLE NORTE DEL LOZOYA

PREÁMBULO

La presente Ordenanza se dicta en virtud de la potestad reglamentaria recogida en el artículo 128 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y que al Municipio le reconoce los artículos 4.1 y 84.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.1.a) del Real Decreto 2586/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, siendo las Mancomunidades, en cuanto Administraciones Públicas locales, titulares de las potestades municipales señaladas, tal y como se determina en el artículo 55 de la Ley 2/2003, de 11 de marzo, de Administración Local de la Comunidad de Madrid.

Dentro del marco competencial de las Entidades Locales previsto en los artículos 25.2.g) y 26.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril Reguladora de las Bases de Régimen Local, y teniendo en cuenta que las Mancomunidades tienen personalidad y capacidad jurídica para el cumplimiento de sus fines específicos como señala el artículo 44 de la misma Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 56 de la Ley 2/2003, de 11 de marzo, de Administración Local de la Comunidad de Madrid, que contempla que las Mancomunidades de Municipios asumirán el desarrollo de actividades de competencia municipal de interés común a los Municipios mancomunados, y que el artículo 2.e) de los Estatutos de la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte del Lozoya recoge como fin de la misma la "Prestación de servicios de transporte colectivo", se dicta la presente Ordenanza al objeto de regular en su ámbito el transporte a la demanda.

La competencia reconocida debe ser ejercida en el marco de la legislación sectorial de la Comunidad de Madrid, principalmente recogida en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera y en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, así como en las disposiciones básicas estatales de la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres y del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo.

Así mismo, la presente Ordenanza cumple con los principios de buena regulación contemplados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, actuando de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia, como queda justificado en la misma.

Debido a la ruralidad de los municipios de la Sierra Norte de Madrid, se contempla un tráfico interurbano de viajeros entre sus demarcaciones que, en la mayor parte de las ocasiones, no puede ser atendido con la diligencia que demanda el público usuario con un transporte regular interurbano al uso. En la actualidad, uno de los grandes retos a los que se están enfrentando los pequeños municipios de la Sierra Norte de Madrid es la movilidad de los ciudadanos, pues ello impide el normal acceso a servicios públicos básicos, como sanitarios y educación, que sí están disponibles para los vecinos de municipios de mayor población.

La Comunidad de Madrid ha puesto en marcha una Estrategia para revitalizar los municipios rurales con menos de 2.500 habitantes, siendo 78 municipios de su territorio los que se encuentran en esa situación, de los que 41 se encuentran en la Sierra Norte de Madrid, zona caracterizada por un elevado grado de envejecimiento de sus vecinos, baja densidad demográfica y elevada extensión superficial. Esta Estrategia contempla 60 medidas dirigidas a incentivar y facilitar el arraigo poblacional en esas localidades rurales y mejorar la calidad de vida de las personas que en ellas viven y atrayendo así a jóvenes que quieran establecerse en esta zona. Y por ello, se contempla entre las medidas necesarias el implantar el servicio de transporte a la demanda en la Sierra Norte de Madrid.

El objetivo de la presente Ordenanza es configurar ese transporte de proximidad en el ámbito rural que facilite la accesibilidad de sus habitantes a los servicios básicos y su relación con los centros urbanos de mayor entidad, contribuyendo así a que los vecinos de las áreas rurales tengan las mismas oportunidades que los habitantes de las ciudades de mayor población. El modelo general

de transporte público lineal y con un alto número de personas usuarias, tiene un difícil encaje en esta zona.

A fin de garantizar el derecho a la movilidad de los habitantes de la Sierra Norte de Madrid, el modelo de transporte colectivo a la demanda (TAD) mediante vehículos de baja capacidad, permite dar respuesta a aquellos municipios de poca densidad de población o con demanda irregular de transporte, donde la implantación de un servicio de transporte público de alta capacidad y frecuencia se hace inviable por la inefectividad del servicio, coste y frecuencia de viajeros. El servicio se planifica de forma completamente orientada al usuario, ya que éste debe comunicarse con el operador para hacerle llegar sus necesidades de transporte, a través de métodos telefónicos y telemáticos.

El servicio se establece con una demanda previa del mismo. Así, este servicio de transporte se caracteriza por tener una prestación irregular, en base a la demanda, un enrutamiento flexible y por ser prestado por vehículos de baja capacidad, los cuales van recogiendo y dejando pasajeros de acuerdo a las necesidades de los usuarios, permitiendo por tanto el uso compartido del vehículo y un precio cerrado, que corresponde a la Administración Pública organizar y autorizar en una zona, donde en la mayoría de los municipios no existe prestación de servicios de transporte urbano en automóviles de turismo, al carecer de interés empresarial la obtención de una licencia de autotaxi.

Representa, por tanto, una adaptación de los servicios de autobús público a la demanda existente, de manera que no se establecen líneas regulares “a priori”, sino una red de paradas, líneas y horarios con los servicios realmente demandados, en coordinación con los servicios públicos ya existentes, y ello con origen o destino en el Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo Sierra Norte de Madrid (APC), cuya relación se recoge en el artículo 5 de la presente Ordenanza

En base a los estatutos de la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte del Lozoya, con especial referencia a uno de los fines de la misma en cuanto a la prestación de servicios de transporte colectivo de viajeros, se creará un servicio de transporte a la demanda que permita adecuar el servicio de transporte público a la demanda real de los usuarios, mejorando la intercomunicación dentro de la Sierra Norte de Madrid de los municipios de menor y mayor densidad de población.

Por último, y atendiendo a la especial vulnerabilidad de los habitantes de municipios de menos de 450 habitantes en la Sierra Norte de Madrid, y en concreto, en lo referente a los servicios de transporte público disponible, se establece un **sistema de viajes subvencionados** por la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte del Lozoya para el servicio de Transporte a la Demanda objeto de esta regulación, que será financiado mediante el oportuno Convenio con la Comunidad de Madrid.

De igual forma existirá un **servicio de transporte a demanda “no subvencionado”** que, utilizando las herramientas y las estructuras materiales y humanas necesarias para el desarrollo del transporte “a Demanda” subvencionado, dará mayor cobertura a la movilidad al conjunto de habitantes integrados en el APC. Independientemente del número de habitantes del municipio. En este caso, del coste del trayecto, una parte se destinará a sufragar parte del coste de la Estructura. Para ello se dicta la siguiente Ordenanza.

I PRINCIPIOS GENERALES

Artículo 1. Objeto.

Esta Ordenanza tiene por objeto regular el servicio y el procedimiento general para la creación y utilización del servicio de transporte a la demanda en el Área Territorial de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo Sierra Norte de Madrid (en adelante APC Sierra Norte de Madrid) del que la Mancomunidad de Servicios del Valle Norte del Lozoya (en adelante la Mancomunidad) es el órgano gestor, así como regular el régimen de ayudas económicas para al uso de ese servicio de transporte a la demanda.

Art. 2. Competencias locales.

La Mancomunidad, en cuanto Administración Pública Local, es competente para la creación y organización del servicio de transporte a la demanda en el área territorial de la APC Sierra Norte de Madrid, que permita adecuar el servicio de transporte público a la demanda real de los usuarios, mejorando la intercomunicación dentro de la Sierra Norte de Madrid de los municipios de menor y mayor densidad de población, en la forma que se establezca en la presente Ordenanza y en los términos previstos en la legislación estatal, autonómica y local.

Art. 3. Filosofía.

1. El transporte a la demanda es aquel servicio público de transporte por carretera de uso general que, previo su establecimiento por el órgano competente, en nuestro caso La Mancomunidad de Servicios Valle Norte, se realiza a petición de la persona usuaria a través de medios telefónicos o telemáticos, por lo que sólo se solicitan y ejecutan trayectos mediante una solicitud previa por parte de los usuarios, no tratándose por lo tanto de un servicio de transporte regular en cuanto a que su prestación se realiza de forma irregular y con previa contratación plaza a plaza, no mediante la contratación global de la capacidad total del vehículo, tal y como se regula en el artículo 37.2 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo

2. Este servicio es de titularidad municipal-mancomunada, lo que justifica el control de su gestión y la inspección del mismo en todo momento. Para su prestación, la Mancomunidad podrá utilizar medios propios o establecer un sistema de concesión con empresas que tengan entre su objeto el transporte de viajeros y que dispongan de los medios materiales y humanos para realizarlo de forma adecuada.

3. Para ello dispondrá la creación de un servicio de transporte a la demanda que permita la interconexión de los municipios integrantes de la misma y que formen parte de la APC Sierra Norte de Madrid, que podrá ser subvencionado y que permitirá la conexión de los municipios de menos 450 habitantes con los municipios situados en el eje de la Autovía del Norte (A-I), con mayor número de líneas de autobuses regulares con destino a Madrid, prestándose especial atención y prioridad a la conexión de los municipios más distantes con este eje. Y con las peculiaridades recogidas en el apartado II "Régimen Subvencionado"

Art. 4. Autorizaciones para el taxi.

1. Los servicios prestados en régimen del transporte a la demanda se circunscribirán a este ámbito espacial de la APC Sierra Norte de Madrid, con las relaciones de tráfico establecidas en el título habilitante y que serán de obligada prestación en las condiciones establecidas en el mencionado título, y deberá realizarse con vehículos que cumplan los requisitos de seguridad legalmente exigidos.

2. Todos los vehículos autotaxi que presten el servicio de transporte a la demanda en el APC Sierra Norte de Madrid deberán cumplir lo previsto en los artículos 23, 25 y 27 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, relativos a las características de los vehículos, pintura y distintivos y al aparato taxímetro y módulo luminoso.

3. Podrá habilitarse para la prestación de servicios a la demanda a quienes dispongan de autorización para prestar servicios discrecionales o de autotaxi, en las condiciones que en cada caso se determinen. Para la prestación de servicios a la demanda será necesario, en todo caso, estar en posesión de la correspondiente autorización expedida por la Mancomunidad con la autorización del ente gestor competente para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte interurbano, en la actualidad, la Dirección General de Transportes y Movilidad de la Comunidad de Madrid.

Art. 5. Beneficiarios del servicio.

El servicio está destinado a cubrir las necesidades de transporte de los habitantes de los municipios que conforman la APC Sierra Norte de Madrid según RESOLUCIÓN de 12 de junio de 2019 y de 9 de marzo de 2020 que son los siguientes:

Braojos, Buitrago del Lozoya, Gascones, Horcajo de la Sierra-Aoslos, Ma-darcos, Pinuécar-Gandullas, Robregordo, La Serna del Monte, Somosierra, Villavieja del Lozoya, La Acebeda, Alameda del Valle, El Berrueco, Berzosa del Lozoya, Canencia, Cervera de Buitrago, Garganta de los Montes/El Cuadrón, Gargantilla del Lozoya/Pinilla de Buitrago, La Hiruela, Lozoya, Lozoyuela-Navas-Sieteiglesias, Horcajuelo de la Sierra, Montejo de la Sierra, Navarredonda y San Mamés, Pinilla del Valle, Prádena del Rincón, Puebla de la Sierra, Puentes Viejas, Rascafría y Robledillo de la Jara.

Art. 6. Área de actuación - Rutas.

1. El área de actuación y sus rutas deberán tener como origen o destino los municipios del APC Sierra Norte de Madrid. Siempre y cuando se cumpla la anterior condición, el origen y destino podrá ser cualquier municipio de la Comunidad de Madrid

2. A la fecha de aprobación de la presente Ordenanza la APC Sierra Norte de Madrid está integrada por los 30 municipios recogidos en el artículo 5

3. Se podrán incorporar nuevos municipios al APC Sierra Norte de Madrid mediante los oportunos convenios suscritos entre la Mancomunidad y los mismos, cumpliendo las condiciones establecidas en las Normas de Regulación del APC Sierra Norte de Madrid establecidas por Resolución de 12 de junio de 2019, de la Dirección General de Transportes, Vivienda e Infraestructuras por la que se autoriza el establecimiento del Área de Prestación Conjunta de los Servicios de Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo Sierra Norte de Madrid y se establece las normas que la regulan

Art. 7. Suspensión y modificación de recorridos.

La Mancomunidad podrá realizar las modificaciones en las condiciones de prestación y las ampliaciones, reducciones o sustituciones de itinerarios que resulten necesarias o convenientes para una mejor prestación del servicio.

Con carácter general, las modificaciones de recorrido o suspensiones temporales del servicio por motivo de obras, festejos, eventos especiales, etc., deberán ser puestas en conocimiento público con la máxima antelación posible, utilizando para ello los medios que la Mancomunidad considere adecuados. Dicha información se articulará en función de la importancia de cada incidencia y se procurará su conocimiento general.

Únicamente procederá la devolución del importe de la reserva cuando se suspenda el servicio antes de su inicio. Para obtener dicha devolución, los usuarios deberán aportar el código único habilitante de trayecto, en su caso, debidamente validado.

No se entenderá como suspensión del servicio la desviación de cualquier línea de su trayecto habitual o la interrupción del mismo una vez iniciado, por causas ajenas a la voluntad al operador de transportes. Si se suspende el servicio por avería, el operador de transportes intentará facilitar, desde la base más cercana y a la mayor brevedad, otro vehículo para completar el viaje, salvo que el posterior servicio esté en condiciones de llegar antes que el vehículo de sustitución y tenga plazas disponibles.

Los usuarios del vehículo averiado, con el mismo código único habilitante de trayecto, y, siguiendo las instrucciones del personal de conducción, podrán acceder al nuevo vehículo habilitado para completar su viaje, en condiciones de accesibilidad satisfactorias.

Art. 8. Condiciones de acceso al servicio.

Para poder acceder al servicio, los usuarios potenciales, localizados en cualquiera de los municipios de la APC Sierra Norte de Madrid, deberán darse de alta previamente en el registro de "CLIENTES POTENCIALES DEL TRANSPORTE A DEMANDA DE LA APC SIERRA NORTE DE MADRID" a través de los medios dispuestos por la Mancomunidad.

Así mismo, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Para acceder al servicio subvencionado, estar empadronados, en alguno de los municipios anteriormente mencionados
- b) Mantener dicho empadronamiento durante el acceso y utilización del servicio.
- c) Estar en posesión de la Tarjeta de Transporte Público Personal del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
- d) Disponer de un número de teléfono, móvil o fijo, para poder reservar y recibir las confirmaciones del servicio.
- e) Disponer de monedero virtual para realizar los pagos del servicio, salvo que la Mancomunidad habilite otro dispositivo de pago que evite que sea necesario este sistema de monedero virtual.

Art. 9. Organización del servicio.

La Mancomunidad creará un centro de gestión del transporte a la demanda que permita la coordinación y reserva de todos los servicios. El acceso al mismo podrá realizarse por vía telefónica, así como por un sistema de reserva telemático y un sistema virtual de facturación en la que sea posible realizar la carga de viajes a través de medios telemáticos.

Para la ejecución y el control del sistema del Transporte a demanda se contará con:

UN SOFTWARE Y APLICACIONES INFORMÁTICAS
UN CALL CENTER
RECURSOS HUMANOS
UNA FLOTA DE VEHÍCULOS

El servicio se organizará con las siguientes características:

- a) Los servicios del transporte público a demanda, de uso general, se prestarán de acuerdo con las tarifas máximas autorizadas por la Comunidad de Madrid a propuesta de la Mancomunidad.
- b) Los trayectos se prestarán los 365 días del año en el caso del transporte no subvencionado y de lunes a Viernes en el caso de transporte subvencionado en cuyo caso el horario será de 6 a 22 horas en días laborables.
- c) El horario de atención telefónica será comunicado a través de los medios que la Mancomunidad disponga al efecto.
- d) El acceso al centro de gestión de reservas podrá realizarse a través del teléfono de atención telefónica y por los medios que en su caso ponga a disposición la Mancomunidad. Para la reserva, modificación o cancelación del servicio, así como cualesquiera otras cuestiones relativas a la prestación del servicio, deberán realizarse de forma exclusiva a través de los mencionados canales.

Art. 10. Funcionamiento del servicio de transporte a demanda.

El servicio de transporte a la demanda se prestará de la siguiente forma:

- a) El horario de prestación del servicio de trayectos será, como se recoge en el punto anterior, de lunes a domingo de 0 a 24h para en transporte no subvencionado y de lunes a viernes y de 06.00 a 22.00 en el transporte subvencionado.
- b) Para la Pre-reserva de trayectos, deberá utilizarse el sistema de reserva telefónica o los medios habilitados y publicitados al efecto por la Mancomunidad, donde podrán realizarse todas las gestiones relativas al servicio de transporte a la demanda.
- c) El primer paso consiste en que el cliente interesado en realizar un trayecto, comunique al "Sistema" el lugar de origen y destino del trayecto, fecha de realización y hora de llegada al lugar de destino
- d) La aplicación recibe toda la información de los solicitantes antes de las 16.00H del día anterior al servicio y con ella, se pondrá en contacto con los taxistas para organizar las rutas en las que, se intenta, que se beneficie el mayor número de personas en el mismo trayecto por lo que es posible que se modifique, en cierta medida, los horarios solicitados por los "Viajeros"
- e) Una vez definidas las rutas, el Sistema se pone en contacto, con la hora límite de las 20.00h. con los demandantes del servicio con el fin de que lo corroboren o lo rechacen si es que la modificación del horario que solicitó le hace inviable incorporarse al trayecto, comunicándose, cuando ya se ha cerrado definitivamente el trayecto, con los taxistas, para que conozcan la ruta, paradas y horarios que deben cumplir,
- f) Con los clientes que han aceptado el servicio se cierra el trayecto que podrá contar con más "clientes" siempre que se adecúen al recorrido y horarios ya definidos y se cuente con plazas libres; Esta modalidad de solicitud del servicio se podrá realizar hasta 30 minutos antes de la salida del vehículo de su lugar de origen.
- g) El orden de preferencia de viajeros, en el transporte subvencionado, comenzará, en todo caso, por un cliente cuyo origen o destino sea un municipio con menos de 450 habitantes y si quedan plazas libres se completará el trayecto con solicitantes de municipios de más de 450 habitantes cuyo destino sea también un municipio con más de 450 habitantes
- h) En ningún caso una persona de un municipio con más de 450 puede iniciar un trayecto, sólo puede "incorporarse" a un trayecto ya confirmado y siempre que queden plazas libres
- i) Con la confirmación de aceptación del trayecto, se procede, como ya se ha comentado, a "congelar" el importe del monedero virtual del cliente
- j) Formalizada la reserva, el usuario y el taxista recibirá un código único, de un solo uso, que deberá proporcionar al transportista previo al acceso al servicio. Si este requisito no se viera cumplido, el transportista podrá denegar al usuario el acceso al servicio.
- k) Si no ha realizado una cancelación previa de la reserva del viaje, con una antelación mínima de 30 minutos respecto de las 20.00 h, el contrato de prestación de transporte se considerará formalizado viéndose el usuario obligado a su utilización y al pago ordinario del trayecto; si el cliente no se presenta al servicio a la hora estipulada, abonará el doble importe de la tarifa vigente del viaje subvencionado (inicialmente $4\text{€} \times 2 = 8\text{€}$) En el caso del transporte no subvencionado, abonará el importe del viaje según la tarifa vigente.

- Tanto en la modalidad de transporte subvencionado como en la de no subvencionado, el pago por la no utilización del servicio no cancelado, deberá abonarse previamente a la solicitud de un nuevo servicio. El usuario no podrá reservar nuevos servicios hasta que la deuda contraída con el servicio no sea satisfecha.
- l) El usuario deberá estar presente en la parada a la hora reservada del trayecto de lo cual ha sido informado mediante un mensaje recibido en su móvil o llamada del Call Center. En caso contrario, tal y como se recoge en la letra anterior, se considerará que el usuario no se ha presentado al servicio, habilitando al transportista a continuar su ruta, en estos casos, el usuario deberá abonar los importes recogidos en la letra k de este artículo para poder utilizar un nuevo servicio.
 - m) La administración podrá prever la reserva de trayectos ya dispuestos de este apartado, previa publicación de los mismos, siempre que ésta se realice con un mínimo de 30 minutos a la hora de salida del servicio y exista disponibilidad de plazas.
 - n) El sistema, de cara al máximo aprovechamiento de los recursos, priorizará la máxima ocupación del vehículo así como el trayecto más corto disponible. Ello implica que los trayectos pueden ser flexibles en su recorrido y pueden ver incrementado o reducido el tiempo de trayecto en función de la demanda del servicio estableciéndose, inicialmente, en una flexibilidad de ± 20 minutos respecto de la hora de recogida y de $- 30$ minutos en la hora de llegada acordadas.
 - o) Los puntos (e) y (f) de este apartado implican que el transporte podrá ser compartido por distintos usuarios y facturado de forma individual en función, en el caso de transporte NO SUBVENCIONADO, de la distancia y los usuarios simultáneos del trayecto.
 - p) El punto de recogida y destino de cada municipio será designado por esta Mancomunidad habiéndose informado el cliente mediante un mensaje recibido en su móvil, tal y como se recoge en la letra l de este artículo.
 - q) De forma especial, esta Mancomunidad podrá establecer convenios y servicios especiales con entidades educativas, sanitarias, de formación, de deportes y todas aquellas que representen intereses colectivos dignos de tratamiento especial. En estos casos podrán establecerse tarifas especiales, u otros extremos, diferentes a los anteriormente mencionados.
 - r) Una vez finalizado el trayecto, el importe "congelado" en el monedero virtual del cliente, se descarga a la CC de la Mancomunidad de Servicios.

II RÉGIMEN SUBVENCIONADO

Art. 11. Características.

La peculiaridad de este régimen consiste en que una vez creadas las herramientas, aplicaciones y, en general, una Estructura para facilitar el movimiento de los habitantes de municipios incluidos en el APC mediante el transporte a demanda, adicionalmente, la Comunidad de Madrid ofrece una subvención a cada uno de los usuarios con mayores dificultades de acceso a municipios mayores.

Para poder acceder al régimen de Transporte subvencionado, al margen de cumplir con los requisitos contemplados en el artículo 6º de esta Ordenanza, el cliente deberá residir o acceder a un municipio que cuente con menos de 450 habitantes y que se relacionan en el anexo nº 1.

La movilidad en este régimen será:

- a) El origen y destino de los trayectos realizados será entre los municipios emisores, municipios de menos de 450 habitantes y los municipios de gran tamaño más próximos en el eje de la Autovía del Norte (A-1), con conexión directa por transporte público a Madrid, en adelante, los receptores.
- b) Como excepción al párrafo anterior, podrán realizarse trayectos entre municipios que no cumplan las anteriores condiciones y que se encuentre en la ruta directa entre el origen y el destino final de la ruta. Los requisitos para esta excepción serán que el trayecto deberá estar previamente programado entre municipios que cumplan la condición de emisor y receptor. No se podrán establecer nuevos trayectos que no cumplan estos requisitos.
- c) El régimen subvencionado podrá extenderse a otros municipios previo acuerdo y convenio bilateral entre los aspirantes y la Mancomunidad, estableciéndose, como criterio, si procede, la menor distancia o ahorro de costes, así como incluir nuevos municipios receptores en el eje de la Autovía del Norte (A-1).
- d) Aunque en un principio tan sólo se aplicará la subvención a los trayectos recogidos en la letra a), en un momento posterior se podrán subvencionar trayectos entre municipios con menos de 450 habitantes entre sí, siempre que se encuentren en zonas de conexión natural y que se

definirán cuando se ponga en marcha ésta modalidad pero que, en esencia, se tratará de municipios conectados por carreteras “directas” entre sí y dentro de demarcaciones concretas.

Art. 12. Funcionamiento.

El funcionamiento del régimen subvencionado será el descrito en el artículo 10 “Funcionamiento del servicio de transporte a demanda” teniendo las siguientes particularidades:

- a) El número de viajes y kilómetros realizados está condicionado al importe máximo del presupuesto asignado para la prestación del régimen subvencionado. La Mancomunidad se reserva la potestad de modificar las condiciones del régimen subvencionado en cualquier momento para garantizar una prestación efectiva del mismo.
- b) Una vez consumido totalmente el presupuesto asignado, el régimen subvencionado podrá suspenderse de forma temporal hasta recibir una nueva asignación presupuestaria.
- c) El montante total de trayectos prestados mediante el servicio de transporte a la demanda se establecerá en base a la partida presupuestaria asignada por la Mancomunidad.
- d) El régimen subvencionado se prestará en días laborables, de 6 a 22 horas. Esta Mancomunidad podrá prever otros horarios y servicios previo estudio de viabilidad y adecuación a las necesidades de los usuarios.
- e) El montante diario máximo de trayectos subvencionados se establecerá en base a la partida presupuestaria asignada por la Mancomunidad según el cálculo prorrateado de kilómetros totales anuales dividido por el número total de días de servicio. Una vez alcanzado ese límite, no se proveerán más regímenes subvencionados hasta el siguiente día laborable.
- f) El límite diario de kilómetros y trayectos subvencionados podrá verse modificado en el supuesto de que no se presten de forma efectiva el número de kilómetros diarios previstos y quede un saldo pendiente de kilómetros por prestar. En este supuesto esta Mancomunidad podrá administrar el saldo de kilómetros pendiente, aumentando de forma prorrateada el máximo diario de kilómetros durante el año en curso.
- g) El acceso al servicio se realizará mediante pre-reserva del trayecto hasta las 16:00 horas del día laborable anterior al trayecto. Las reservas que se reciban posteriormente al horario fijado no tendrán derecho a iniciar nuevos trayectos, manteniéndose el resto de las condiciones que le afectan al cliente que solicitó el viaje antes de las 16.00H.
- h) Si no ha precedido una cancelación previa de la reserva del viaje, antes de las 20.30 horas del día laborable previo, el contrato de prestación de transporte se considerará formalizado viéndose el usuario obligado a su utilización y pago.
- i) La persona usuaria deberá estar presente en la parada a la hora reservada del trayecto si no ha precedido cancelación previa según las condiciones establecidas en el apartado (h) de este punto. En caso de no encontrarse en la parada se considerará que la persona usuaria no se ha presentado al servicio, habilitando al transportista a continuar su ruta. En este caso, la persona usuaria abonará la totalidad del coste según la tarifa ordinaria
- j) La persona usuaria no podrá reservar nuevos servicios hasta que la deuda contraída con esta Mancomunidad sea satisfecha en las condiciones que se establezcan.
- k) La administración podrá ofrecer la reserva de trayectos ya dispuestos, previa publicación de los mismos, siempre que ésta se realice con un mínimo de treinta minutos previos a la hora de salida del servicio y haya disponibilidad de plazas.
- l) Los horarios del trayecto del régimen subvencionado se establecerán observándose las siguientes limitaciones generales:
 - i. El tiempo mínimo de prestación entre dos servicios, con origen destino en un mismo municipio, será de un máximo de dos horas.
 - ii. Esta limitación se verá ampliada con los horarios de paso de los vehículos de transporte público dispuestos por el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid (CRTM). Los regímenes subvencionados sólo podrán concertarse dos horas previas o posteriores al horario de paso del transporte público del CRTM.
 - iii. Siempre que exista una alternativa del CRTM para un trayecto determinado, tendrá prioridad sobre el régimen subvencionado de transporte a la demanda, quedando este último sólo para aquellos casos en que no se disponga de medio alternativo de transporte público proporcionado por el citado organismo.
- m) El sistema, de cara al máximo aprovechamiento de los recursos, y como se ha comentado en el artículo 10 letra d, priorizará la máxima ocupación del vehículo así como el trayecto más corto disponible. Ello implica que los trayectos pueden ser flexibles en su recorrido y pueden ver incrementado o reducido el tiempo de trayecto en función de la demanda del servicio estableciéndose, inicialmente, en una flexibilidad de \pm 20 minutos respecto de la hora de recogida y de - 30 minutos en la hora de llegada llegada acordadas

- n) El punto de recogida y destino de cada municipio será designado por esta Mancomunidad.
- o) El número de trayectos disponibles del régimen subvencionado para cada habitante será de 10 mensuales, de forma inicial, con el objetivo de dar régimen subvencionado a la máxima población posible. Este número podrá verse incrementado o disminuido en función del saldo de kilómetros disponibles en el régimen subvencionado.
- p) Se establecerá un número de 20 trayectos mensuales para aquellos usuarios que acrediten, mediante la documentación oportuna, alguna de las siguientes condiciones:
 - i. Usuarios de la Tarifa Abono Joven del CRTM.
 - ii. Usuarios del Abono Transportes para la Tercera Edad.
 - iii. Usuarios con una discapacidad igual o superior al 65%.
 - iv. Familias numerosas de categoría General y Especial.
 - v. Beneficiarios del Programa de Activación para el Empleo.
- q) De forma especial, esta Mancomunidad podrá establecer convenios con entidades educativas, sanitarias, de formación, de deportes y todas aquellas que representen intereses colectivos dignos de tratamiento especial así como la creación de servicios y trayectos con derecho al régimen subvencionado. En estos casos podrá establecerse un número de trayectos, u otros extremos, diferentes a los anteriormente mencionados.
- r) En caso de no presentarse tres veces al régimen subvencionado, en un periodo de sesenta días naturales, la persona usuaria no podrá realizar nuevas reservas hasta pasados treinta días desde la última ausencia al servicio reservado. De la misma forma, si la persona usuaria acumulara seis ausencias en un periodo consecutivo de ciento veinte días naturales, será privada del servicio por un periodo no inferior a ciento ochenta días naturales

Art. 13. Sistema tarifario del régimen subvencionado.

El coste del trayecto realizado mediante el régimen subvencionado de transporte a la demanda será asumido por esta Mancomunidad en la parte correspondiente mediante la partida presupuestaria aprobada en cada ejercicio por la Comunidad de Madrid destinada a la Mancomunidad a tal efecto.

Aunque una parte muy importante del coste del trayecto lo asume la CCMM, en todos los trayectos previstos, el cliente abonará 4€

En caso de no presentarse tres veces al régimen subvencionado, en un periodo de sesenta días naturales, la persona usuaria no podrá realizar nuevas reservas hasta pasados treinta días desde la última ausencia al servicio reservado. De la misma forma, si la persona usuaria acumulara seis ausencias en un periodo consecutivo de ciento veinte días naturales, será privada del servicio por un periodo no inferior a ciento ochenta días naturales.

III RÉGIMEN NO SUBVENCIONADO

Art. 14. Particularidades.

Dado que para llevar a cabo el sistema de transporte a demanda subvencionado contamos con una importante infraestructura, la podemos utilizar para organizar trayectos que se soliciten y no sean susceptibles de ser subvencionados pero que pueden suponer beneficios organizativos y de ahorro de costes para sus usuarios

La movilidad en este régimen tendrá como origen o destino, los municipios del APC Sierra Norte de Madrid. Siempre y cuando se cumpla la anterior condición, el origen y destino podrá ser cualquier municipio de la Comunidad de Madrid.

En éste régimen, cada usuario pagará la parte correspondiente a los kilómetros recorridos, según tarifa oficial vigente, dividido por el número de usuarios que utilicen el vehículo. En caso de que tan sólo una persona utilice el vehículo, éste pagará la tarifa completa beneficiándose, exclusivamente, de la localización del vehículo. En cualquier caso, la aplicación informará al cliente del importe a abonar.

El importe del trayecto lo abonará el cliente a la Mancomunidad de servicios o bien mediante el monedero electrónico o mediante un terminal TPV que se desarrollará a l efecto.

El funcionamiento, requisitos y los procedimientos a seguir serán los mismos descritos en el apartado I Principios Generales salvo en los puntos que específicamente se hable de régimen subvencionado y que en esta modalidad no será necesario encontrarse empadronado en un municipio del APC

El transporte a Demanda no subvencionado comenzará a funcionar en una segunda fase del proyecto.

IV DERECHOS, OBLIGACIONES Y RÉGIMEN SANCIONADOR

Art. 15. Derechos de las personas usuarias.

Son derechos de las personas usuarias del servicio los siguientes:

- a) A ser transportadas con el solo requisito de portar un código de transporte válido, conforme a las tarifas vigentes, y cumpliendo siempre las condiciones establecidas en la presente Regulación. El derecho a ser transportadas está condicionado a la existencia de plazas en el servicio de que se trate.
- b) A ser transportadas, bajo la cobertura de los seguros obligatorios afectos a la circulación de servicios de transporte público, en vehículos que cumplan las normas de homologación correspondientes, y conducidos por personal adecuadamente formado y en posesión de la autorización administrativa que le habilite para ello.
- c) Ir acompañadas de perros de asistencia, conforme a lo dispuesto en la legislación vigente que sea de aplicación.
- d) Recibir un trato correcto por parte del personal de las empresas operadoras de transportes, que deberá atender, dentro de sus posibilidades, las peticiones de ayuda e información que le sean solicitadas por las personas usuarias en asuntos relacionados con el servicio.
- e) Acceder con bultos de mano, siempre que no suponga molestias o peligro para el resto de las personas usuarias o para el vehículo y haya espacio suficiente para ello. Como norma general, no se admitirán bultos que tengan una medida superior a 100 x 60 x 25 cm. La vigilancia de los bultos de mano corresponderá a la persona viajera que los porte y en consecuencia serán de su cuenta los daños que estos puedan sufrir u ocasionar mientras se encuentren a bordo del vehículo.
- f) Viajar con coches y sillas para niños, previa solicitud, sin abonar suplemento alguno.
- g) Solicitar y obtener, en todos los vehículos y en las instalaciones fijas de la Mancomunidad, el libro y/u hoja de reclamaciones que en cada momento esté en vigor, en el que podrán exponer cualquier reclamación relacionada con la prestación del servicio.
- h) Continuar el viaje en la misma línea o, de no ser posible, en otra de itinerario semejante, en caso de incidencia que provoque la retirada del vehículo. Todo ello sin obligación de pagar este nuevo trayecto alternativo y en condiciones satisfactorias de accesibilidad.
- i) Las personas menores de cuatro años viajarán de forma gratuita, si bien deberán estar provistos del título habilitante gratuito, a efectos del cómputo de plazas. En caso de divergencia sobre la edad de la persona menor, prevalecerá en el embarque el criterio del personal de conducción, sin perjuicio de la devolución del importe del viaje si se acreditara que la edad es inferior a cuatro años.
- j) Las personas menores de doce años deberán ir acompañadas en todo momento por una persona que se responsabilice de su seguridad. Una persona adulta podrá acompañar, como máximo, a tres menores de doce años.
- k) Se considerará que las personas menores con edad comprendida entre los doce y los dieciocho años que accedan al vehículo sin la compañía de una persona mayor de edad que se responsabilice de su seguridad deberán presentar autorización expedida por su madre, padre o tutor a todos los efectos y, por lo tanto viajarán bajo la responsabilidad de ellos.

Art. 16. Obligaciones de las personas usuarias.

Las personas usuarias destinatarias del servicio de transporte a la demanda tendrán las obligaciones establecidas por la normativa de carácter general, y expresamente las señaladas en esta Ordenanza, y que son las siguientes:

- a) Portar código único habilitante de trayecto, en los términos establecidos en la presente regulación.
- b) Seguir las indicaciones del personal de las empresas operadoras de transportes en aquellos temas relacionados con el servicio y sus incidencias.
- c) Abstenerse de realizar cualquier acción que suponga una molestia para las demás personas viajeras o personal de la empresa prestataria del servicio.

- d) Utilizar los cinturones de seguridad salvo que conforme a la normativa de seguridad vial estén exentas de la referida obligación.
- e) Encontrarse en unas condiciones higiénico-sanitarias que eviten cualquier tipo de riesgo de contagio o de incomodidad, incluso por olores, al resto de personas viajeras o al personal de conducción.
- f) Responder de los daños que una incorrecta utilización de los servicios, de los vehículos y las paradas o la imprudente ubicación de sus bienes ocasionen en los elementos afectos al servicio o al resto de personas viajeras.
- g) Aceptar el criterio del personal de conducción en caso de que se produzcan discrepancias a bordo de los vehículos por cuestiones relativas al servicio (apertura y cierre de ventanas, funcionamiento de dispositivos de aire acondicionado, etcétera).

Art. 17. Prohibiciones.

Queda expresamente prohibido a toda persona usuaria del servicio de transporte a la demanda:

- a) Portar objetos que por su naturaleza, bien sea de modo directo, indirecto o en combinación con factores externos, puedan generar molestias a las personas viajeras, poner en peligro la integridad física o la salud de las personas, y/o generar daños al vehículo o al servicio de transporte. Especialmente se prohíbe el acceso al vehículo portando materias explosivas, inflamables, corrosivas, radioactivas, venenosas, tóxicas, contaminantes o similares.
- b) Escribir, pintar, ensuciar o deteriorar en cualquier forma el interior o exterior de los vehículos o las paradas.
- c) Utilizar radios, aparatos de reproducción de sonido o de comunicación, dispositivos electrónicos o similares con un volumen audible molesto para otras personas viajeras o el personal de conducción.
- d) Acceder en estado manifiesto de embriaguez o bajo los efectos de estupefacientes pudiendo alterar el normal funcionamiento del servicio.
- e) Acceder al servicio con cualquier tipo de comida dentro de los vehículos que supongan una alteración de las condiciones de limpieza de los vehículos o molestias a otras personas usuarias.
- f) Hablar al personal de conducción, salvo por razones de necesidad relacionadas con el servicio, o realizar sin causa justificada cualquier acto que distraiga o entorpezca la conducción mientras el vehículo esté en marcha.
- g) Abandonar o acceder al vehículo fuera de las paradas establecidas o mientras aquel se encuentra en movimiento, sin causa justificada.
- h) Viajar sin ir sujeto a los dispositivos de seguridad a tal efecto dispuestos.
- i) Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro que disponga el vehículo.
- j) Manipular o forzar los mecanismos de apertura y cierre de puertas.
- k) Viajar en el vehículo desnudo o sin camiseta con el pecho descubierto.

El personal de conducción no permitirá la entrada o, en su caso, ordenará la salida del vehículo, sin derecho a la devolución del importe del billete, a toda persona que incumpla las prohibiciones señaladas.

Si el incumplimiento se produjera ya dentro del vehículo, el personal de conducción requerirá a la persona para que se atenga a lo establecido en el presente artículo o descienda del vehículo.

De persistir el usuario en desatender sus indicaciones, el personal de conducción lo notificará inmediatamente a los servicios de la Mancomunidad o a los agentes de la autoridad, al objeto de que formulen la correspondiente denuncia por desatender las indicaciones del personal de la empresa operadora de transportes y/o, en su caso, la que corresponda por el hecho cometido.

Art. 18. Régimen Sancionador.

Serán de aplicación, en relación con el incumplimiento de lo estipulado en la presente Ordenanza, el régimen de control, inspección y sanción dispuesto en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres y en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que la desarrolla, así como en la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid y en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, así como en las demás normas de desarrollo en materia de régimen sancionador y de control de los transportes por carretera.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Competencias Administraciones Públicas.- Los preceptos que establece la presente Ordenanza se entienden sin perjuicio de la intervención que corresponde a otros organismos de las Administraciones Públicas en la esfera de sus respectivas competencias. Las competencias municipales sobre la modalidad de transporte objeto de esta Ordenanza, se ejercerán con sujeción a lo dispuesto en las normas sustantivas del Estado y de la Comunidad Autónoma de Madrid que regulen los mismos.

Segunda. Legislación Aplicable.- En lo no previsto expresamente en la presente Ordenanza, se estará a lo dispuesto en la Ley 7/1985, de dos de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local; el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local; la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014; la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres; el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley anterior; Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la legislación de la Comunidad de Madrid, Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en la Ley 5/2009, de 20 de octubre, de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera y en el Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo y demás de desarrollo de las mismas, como la Orden de 17 de diciembre de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras sobre régimen tarifario de los servicios interurbanos de autotaxi.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. Normas derogadas.- Quedan derogadas todas las disposiciones del mismo o inferior rango que regulen materias contenidas en la presente Ordenanza en cuanto se opongan o contradigan al contenido de la misma.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Facultad de interpretación.- La presidencia de la Mancomunidad, en el ejercicio de sus competencias, podrá interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de esta Ordenanza, así como dictar las resoluciones complementarias que sean necesarias para la aplicación de la misma.

Segunda. Entrada en vigor.- La presente Ordenanza, que consta de 18 artículos, dos disposiciones adicionales, una disposición derogatoria y dos disposiciones finales, entrará en vigor tras su publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID y una vez transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, permaneciendo en vigor hasta que se acuerde su modificación o su derogación expresa.

En Buitrago del Lozoya, a 16 de diciembre de 2020.—El presidente, Ángel Martínez Herrero.

(03/34.887/20)

