



LA GRÚA EN LOS GRANDES AYUNTAMIENTOS: MOVIDOS POR LA INERCIA

**Auditoría operativa sobre el servicio de retirada de
vehículos en los ayuntamientos con población superior
a 50.000 habitantes**

ÍNDICE	Pàgina
0. RESUMEN	3
1. INTRODUCCIÓN	19
1.1 Fundamento de la fiscalización	19
1.2 Legislación aplicable	21
2. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA AUDITORÍA	21
2.1 Objetivos	21
2.2 Alcance	23
3. ENFOQUE METODOLÓGICO	24
3.1 Evaluación del riesgo	24
3.2 Criterios de auditoría y sus fuentes	24
3.3 Enfoque y metodología	25
3.4 Comprobaciones previas	25
4. OBSERVACIONES	27
4.1 Objetivo 1: Regulación fiscal de la tasa por el servicio de grúa y homogeneidad de la misma entre los distintos ayuntamientos	27
4.2 Objetivo 2: Forma de gestión y contratación del servicio de grúa	39
4.3 Objetivo 3: Eficiencia y calidad en la prestación del servicio de grúa	47
4.4 Objetivo 4: Costes e ingresos derivados de la prestación del servicio de grúa	70
5. RECOMENDACIONES	88
6. TRÁMITE DE ALEGACIONES	89
ANEXO I: Términos y conceptos relevantes	
ANEXO II: Conclusiones por objetivos y subobjetivos	
ANEXO III: Ordenanzas que regulan el servicio de grúa	
ANEXO IV: Tarifas año 2012	
ANEXO V: Alegaciones del cuentadante	
ANEXO VI: Informe sobre las alegaciones presentadas	

0. RESUMEN

La Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local incluye como una de las competencias propias del municipio regular el tráfico, el estacionamiento de vehículos y la movilidad (artículo 25.2 g)). En este sentido, la Ley Reguladora de las Haciendas Locales prevé que las entidades locales podrán establecer tasas por cualquier supuesto de prestación de servicios o de realización de actividades de competencia municipal (artículo 20.4). En el ejercicio de las competencias atribuidas en materia de tráfico, las entidades locales prestan el servicio de recogida de vehículos de la vía pública y han establecido la correspondiente tasa para financiarlo.

En los Programas de Actuación para 2014 y 2015 de esta Sindicatura de Comptes se contempló la realización de una auditoría operativa sobre el servicio de recogida de vehículos de la vía pública y recaudación de multas en los municipios con población superior a 50.000 habitantes, en concreto los siguientes: Valencia, Alicante, Elx, Castellón, Torrevieja, Orihuela, Torrent, Gandia, Benidorm, Paterna, Sagunt, Alcoi, Sant Vicent del Raspeig, Elda y Vila-real.

En el estudio preliminar de esta auditoría se analizó su viabilidad y se fijó su alcance, excluyéndose la recaudación de multas, como consecuencia de las limitaciones puestas de manifiesto por los ayuntamientos fiscalizados para proporcionar información desagregada sobre las multas impuestas relacionadas con la retirada del vehículo.

Dadas las distintas características de los municipios seleccionados, población, extensión del término municipal y situación turística, se consideró adecuado establecer los siguientes tipos de alcance:

- Tipo 1: para las tres capitales de provincia y Elx, que representan el 66,3% de la población total de todos los municipios de la Comunitat Valenciana con más de 50.000 habitantes. Para estos ayuntamientos son de aplicación los cuatro objetivos de auditoría de este trabajo
- Tipo 2: para los once ayuntamientos restantes de la Comunitat con más de 50.000 habitantes. Para estos ayuntamientos el alcance se ha limitado al objetivo 1.

Para poder evaluar en términos de economía, eficiencia y eficacia la actividad auditada, se han definido los siguientes objetivos concretos, formulados en términos de preguntas, de acuerdo con los tipos de alcance establecidos:

Objetivo	Tipos de alcance	Ayuntamientos
1º ¿La regulación fiscal de la tasa por el servicio de retirada de vehículos es homogénea y adecuada?	1 y 2	Valencia, Alicante, Elx, Castellón, Torrevieja, Orihuela, Torrent, Gandia, Benidorm, Paterna, Sagunt, Alcoi, Sant Vicent del Raspeig, Elda y Vila-real
2º ¿La forma de gestión y la contratación del servicio de grúa se ha llevado a cabo siguiendo los principios de legalidad y economía?	1	Valencia, Alicante, Elx, Castellón
3º ¿Se ha prestado el servicio de grúa de forma eficiente y con la calidad adecuada en los ayuntamientos seleccionados?	1	Valencia, Alicante, Elx, Castellón
4º ¿Los costes e ingresos derivados de la prestación del servicio de grúa son homogéneos y razonables?	1	Valencia, Alicante, Elx, Castellón

Cuadro 1

Cada uno de los objetivos definidos se ha desglosado en varios subobjetivos, y para cada uno de estos, se han definido los criterios de auditoría, que figuran en los respectivos apartados del Informe.

El ámbito temporal de la fiscalización, que se ha realizado en ejecución de los Programas Anuales de Actuación para 2014 y 2015, se ha centrado en analizar los datos de la actividad auditada en el ejercicio 2012.

En relación con la actividad auditada, hay que señalar como cuestión previa, que los ayuntamientos seleccionados no disponen a la fecha actual de indicadores para medir los objetivos que se han fijado, por lo que han sido elaborados por el equipo de auditoría. Dos de los ayuntamientos del tipo 2, Sant Vicent del Raspeig y Torrent, sí han incluido en la memoria de la Cuenta General de 2012 indicadores del servicio de grúa tal y como indica la ICAL. Asimismo, se ha comprobado que el Ayuntamiento de Elx también ha incluido dichos indicadores en la Cuenta General de 2013.

Las fuentes de las que se ha obtenido información para la ejecución de la auditoría operativa han sido: los municipios objeto de esta fiscalización, los respectivos adjudicatarios del contrato del servicio de grúa y la Plataforma de Rendición Telemática de Cuentas de las Entidades Locales (en adelante, la Plataforma).

En el anexo I se incluye un glosario con los términos y conceptos más relevantes, utilizados en el presente Informe.

Por otra parte, han incidido en el análisis efectuado las siguientes circunstancias:

- Elx es el único de los cuatro ayuntamientos del tipo 1, que gestiona el servicio de grúa directamente a través de una sociedad mercantil local de titularidad pública. Este hecho repercute especialmente en el análisis relacionado con la contratación, pues el objetivo 2 no es aplicable a este Ayuntamiento.
- En Valencia se ha producido un cambio en la empresa concesionaria del servicio, y no se ha podido obtener determinada información referente al ejercicio 2012 que sólo conoce el anterior contratista, en concreto en lo referente a:
 - El número de horas semanales realizadas por el personal de la empresa concesionaria del servicio.
 - El total de horas semanales realizadas por todas las grúas.
 - La póliza y la última prima pagada de los seguros de instalaciones y de responsabilidad civil.
 - Determinada información adicional sobre el depósito de vehículos abandonados.

Este Ayuntamiento tampoco ha facilitado explicaciones sobre el número de vehículos abandonados, en relación con el recuento realizado por solicitud de esta Sindicatura.

Asimismo, las siguientes incidencias surgidas en la ejecución del trabajo en el Ayuntamiento de Valencia han repercutido negativamente en la realización de la auditoría:

- La demora de más de dos meses en la designación por parte del ayuntamiento de un coordinador de los servicios que tenían que suministrar la información a esta Sindicatura. Así, inicialmente se nombraron dos coordinadores, uno de ellos posteriormente se jubiló y el otro pidió la excedencia. El 26 de junio de 2014 se solicitó la designación de nuevos coordinadores y no se recibió el nombramiento del nuevo coordinador hasta el 3 de septiembre de 2014.
- El retraso de cerca de dos meses en la remisión del cuestionario solicitado, que era un elemento esencial para realizar el trabajo. Este debía haberse facilitado el 25 de septiembre de 2014 y no se remitió hasta el 17 de noviembre de 2014, y de forma incompleta, a pesar del esfuerzo del nuevo coordinador de obtener la información de las unidades administrativas relacionadas con el servicio de grúa.

- El retraso en la obtención de la cifra del número de agentes equivalentes, que no se facilitó hasta finales de abril de 2015 y tras comprobar la misma se consideró que no es consistente con el resto de ayuntamientos.
- Alicante no ha facilitado el dato referente al número de servicios realizados sin retirada a base, por lo que varios ratios de ingresos y gastos por servicio, se han visto afectados por ello.

En el anexo II figuran las conclusiones obtenidas del trabajo realizado de forma extensa, detalladas por objetivos y subobjetivos.

Las conclusiones derivadas de esta fiscalización fueron puestas en conocimiento de los coordinadores y del personal responsable designado por los ayuntamientos. Alicante, Elx y Castellón efectuaron observaciones, que en su caso han sido consideradas una vez analizadas.

Con el fin de facilitar una mejor comprensión del análisis efectuado, se indican a continuación los aspectos más significativos relacionados con la regulación y grado de homogeneidad de la tasa por retirada de vehículo, así como la economía, la eficiencia y la eficacia en la prestación de dicho servicio.

Aspectos significativos para todos los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes (tipos 1 y 2)

El cuadro 2 recoge los indicadores que se han considerado más relevantes para tratar de evaluar el objetivo 1.



1ª PARTE	OBJETIVO 1: ASPECTOS SIGNIFICATIVOS PARA TODOS LOS AYUNTAMIENTOS															
Entorno:	Valencia	(*)	Alicante	(*)	Elx	(*)	Castellón	(*)	Torreveija	(*)	Orihuela	(*)	Torrent	(*)	Gandia	(*)
Habitantes	792.303	1º	335.052	2º	230.224	3º	180.185	4º	105.205	5º	91.260	6º	80.759	7º	78.543	8º
Nº de vehículos turismo	370.085	1º	151.712	2º	107.215	3º	86.363	4º	40.798	6º	44.991	5º	34.468	8º	36.193	7º
Nº de vehículos turismo por habitante	0,47	6º	0,45	11º	0,47	8º	0,48	3º	0,39	15º	0,49	2º	0,43	13º	0,46	10º
Ordenanza:																
Fecha publicación ordenanza en vigor	28/12/2011	14º	01/07/2003	2º	15/12/2011	10º	17/12/2011	11º	20/12/2011	12º	30/12/2004	3º	30/12/2011	15º	25/02/1994	1º
Tarifas (Para un vehículo turismo de una tara de 1.310 Kg.):																
Enganche sin llevar al depósito:	38	10º	50	6º	65	3º	60	4º	25	14º	15	15º	66	2º	30	12º
Enganche llevando al depósito:	146	1º	100	5º	65	11º	112	3º	53	14º	30	15º	132	2º	60	12º
Almacenaje	18	2º	20	1º	7	10º	18	3º	13	5º	6	11º	12	6º	5	13º
Ratios:																
Ingresos por habitante	6,8	1º	5,1	2º	3,1	5º	2,5	7º	2,3	8º	0,8	13º	5,0	3º	1,7	9º
Ingresos por vehículo turismo	14,6	1º	11,4	3º	6,6	5º	5,2	8º	5,9	7º	1,5	13º	11,7	2º	3,6	9º

(*) Esta columna indica la posición que ocupa el ayuntamiento, en cada uno de los datos consignados.

Cuadro 2 (1ª parte)



2ª PARTE	OBJETIVO 1: ASPECTOS SIGNIFICATIVOS PARA TODOS LOS AYUNTAMIENTOS														
Entorno:	Benidorm	(*)	Paterna	(*)	Sagunt	(*)	Alcoi	(*)	Sant Vicent del Raspeig	(*)	Elda	(*)	Vila-real	(*)	
Habitantes	73.768	9º	67.159	10º	65.190	11º	60.105	12º	55.781	13º	54.056	14º	51.180	15º	
Nº de vehículos turismo	31.190	11º	31.343	10º	32.823	9º	27.871	12º	23.880	15º	25.828	13º	24.152	14º	
Nº de vehículos turismo por habitante	0,42	14º	0,47	7º	0,50	1º	0,46	9º	0,43	12º	0,48	4º	0,47	5º	
Ordenanza:															
Fecha publicación ordenanza en vigor	16/11/2011	9º	28/01/2005	5º	03/12/2008	6º	26/12/2011	13º	20/05/2011	8º	31/12/2004	4º	10/04/2010	7º	
Tarifas:															
Enganche sin llevar al depósito:	30	13º	50	7º	55	5º	40	8º	40	9º	34	11º	69	1º	
Enganche llevando al depósito:	60	13º	85	7º	112	4º	83	8º	81	9º	68	10º	88	6º	
Almacenaje	5	14º	6	12º	13	4º	8	9º	3	15º	9	8º	9	7º	
Ratios:															
Ingresos por habitante	- (1)	15º	0,7	14º	3,4	4º	1,2	12º	1,3	11º	1,3	10º	2,8	6º	
Ingresos por vehículo turismo	-(1)	15º	1,4	14º	6,7	4º	2,5	12º	3,0	10º	2,8	11º	6,0	6º	

(*) Esta columna indica la posición que ocupa el ayuntamiento, en cada uno de los datos consignados.

(1) En la contabilidad de Benidorm no figuran DRN por el servicio de grúa.

Cuadro 2 (2ª parte)

Los aspectos más significativos observados son los siguientes:

- 1) Sobre la regulación de la tasa y de su grado de homogeneidad, son relevantes los siguientes aspectos:
 - Todos los ayuntamientos disponen de una ordenanza en vigor sobre la tasa por el servicio de grúa, siendo la modificación más antigua la correspondiente al Ayuntamiento de Gandia que se realizó en 1994. Es significativo el retraso de seis meses producido en Alicante para publicar la aprobación definitiva de la ordenanza. En alegaciones este Ayuntamiento señala que el tiempo transcurrido entre la aprobación definitiva de la ordenanza y su publicación y entrada en vigor, se debió a que en la ordenanza aprobada el 5 de noviembre de 2002 se contemplaban unas tasas calculadas teniendo en cuenta una infraestructura de servicios y una estructura de coste con arreglo al nuevo servicio que se pretendía implantar con la adjudicación del nuevo contrato, que no entró en vigor hasta el de julio de 2003, fecha de publicación de la ordenanza y de aplicación de las nuevas tasas.
 - Excepto Orihuela, el resto de entidades han facilitado el informe técnico que debe soportar la ordenanza. En el caso de Elx existe un informe de la Intervención que indica que éste no es necesario, porque las tarifas se incrementan únicamente un 3,8% en base al IPC y existe un informe técnico anterior, si bien este es del año 2000. En este sentido, los acuerdos de establecimiento o modificación de tasas para financiar total o parcialmente los servicios, deben adoptarse a la vista de informes técnico-económicos en los que se ponga de manifiesto la previsible cobertura del coste de aquéllos (artículo 25 del TRLRHL).
- 2) En cuanto a la homogeneidad de las tarifas establecidas por cada ayuntamiento, a continuación se resume la información sobre las tarifas de enganche y almacenaje para un vehículo turismo de una tara de 1.310 kg, en euros:

Concepto	Tarifa más baja	Tarifa más alta	Variación	Tarifa media
Enganche sin llevar al depósito	15 (Orihuela)	69 (Vila-real)	360,0%	44
Enganche llevando al depósito	30 (Orihuela)	146 (Valencia)	386,7%	85
Almacenaje	3 (Sant Vicent del Raspeig)	20 (Alicante)	566,7%	10

Cuadro 3

- 3) En relación con la homogeneidad de los ingresos obtenidos por cada ayuntamiento, el siguiente cuadro resume, en euros, la información sobre los ingresos medios del servicio de grúa por habitante y por vehículo turismo:

Concepto	Ingreso más bajo	Ingreso más alto	Variación	Ingreso medio
Ingresos por habitante	0,7 (Paterna)	6,8 (Valencia)	871,4%	2,5
Ingresos por vehículo turismo	1,4 (Paterna)	14,6 (Valencia)	942,9%	5,5

Cuadro 4

En el cuadro anterior no se considera a Benidorm ya que en su contabilidad no figura dato alguno por este concepto, según un certificado del interventor. Según dicho certificado, la recaudación del servicio de grúa se lleva a cabo por la propia empresa concesionaria, y sirve de retribución por el servicio. Sobre esta situación debe indicarse lo siguiente:

- Los ingresos de este tributo deben ser recaudados por el ayuntamiento, de acuerdo con las tarifas previamente aprobadas por éste (artículos 12 y 15 del TRLRHL), como así se establece en la propia ordenanza fiscal, sin que el ayuntamiento pueda dejar de percibir su cobro con independencia del precio que le corresponda al concesionario por su gestión.
- Estos ingresos deben figurar en el presupuesto y contabilizarse en las cuentas de la entidad local (artículos 2, 162 y 200 del TRLRHL).

Aspectos significativos solo para los ayuntamientos de Valencia, Alicante, Elx y Castellón (tipo 1)

Economía en la prestación del servicio

El cuadro 5 recoge los indicadores que se han considerado más relevantes para tratar de evaluar la economía en la determinación de la forma de gestión (directa o indirecta) y en la selección del adjudicatario que presta el servicio de grúa, es decir, si éstas se han hecho de la manera más económica posible:

OBJETIVO 2: ECONOMÍA SOBRE LA FORMA Y SELECCIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚA				
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Forma de gestión	Gestión indirecta	Gestión indirecta	Gestión directa a través de una sociedad mercantil local de titularidad pública	Gestión directa
Justificación forma de gestión	No	No	Sí	No
Justificación precio licitación	No	No	N/A	No
Años vigencia contrato hasta 31/12/12	8,0	9,5	-	3,5
Superan 6 años según sentencia TSJ de la CE	Si	Si	N/A	No
% puntuación oferta económica sobre el precio total	30,00%	30,00%	N/A	52,60%

Cuadro 5

Del análisis realizado, destaca:

- 1) La gestión del servicio se realiza de forma indirecta mediante concesión en Valencia y Alicante, en este último el concesionario no asume el riesgo. En los otros dos ayuntamientos la gestión se realiza de forma directa, en Castellón a través de un contrato de servicios y en Elx mediante una sociedad municipal. Este es el único ayuntamiento que ha justificado la forma de gestión elegida.
- 2) Los hechos que se señalan a continuación han incidido negativamente en el principio de economía y en concreto en que se haya conseguido un mejor precio para la prestación del servicio:
 - a) La falta de estudios que justifiquen debidamente el precio que sirvió de base para la licitación del contrato en los tres ayuntamientos que han utilizado esta posibilidad.
 - b) La excesiva duración o vigencia de los contratos, que en los casos de Alicante y Valencia superan los 6 años.
 - c) En la selección del contratista, al criterio precio se le ha asignado una valoración excesivamente baja en relación con los otros criterios, ya que solo supone el 30,0% de la puntuación total, salvo Castellón que se sitúa en el 52,6%. Si bien en este último, es consecuencia de los cálculos efectuados en un informe técnico y no de una fórmula contenida en los pliegos de cláusulas administrativas.
- 3) En Valencia existen incumplimientos relevantes del pliego de cláusulas administrativas por el concesionario, como la falta de ingreso en el ayuntamiento de las cantidades recaudadas o el

impago de las cuotas de la Seguridad Social por la empresa que prestaba el servicio. Estos incumplimientos han sido puestos de manifiesto por los técnicos municipales.

Eficiencia en la prestación del servicio de grúa

El cuadro 6 incluye los indicadores que se han considerado más relevantes para tratar de evaluar la eficiencia, es decir el grado de relación entre los medios empleados y los objetivos fijados para la adecuada prestación del servicio:

1ª PARTE		OBJETIVOS 3 Y 4: EFICIENCIA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚA							
Entorno:		Valencia	(*)	Alicante	(*)	Elx	(*)	Castellón	(*)
Habitantes		792.303	1º	335.052	2º	230.224	3º	180.185	4º
Nº de vehículos (turismos, ciclomotores y motocicletas)		423.709	1º	194.927	2º	136.026	3º	97.796	4º
Nº de vehículos del parque automovilístico por habitante		1,9	1º	1,7	3º	1,7	4º	1,8	2º
Nº de servicios totales		75.125	1º	-	-	15.883	2º	6.291	3º
Nº de servicios con retirada a base		54.279	1º	21.114	2º	11.152	3º	3.735	4º
Kilómetros por servicio realizado con retirada		8,9	3º	16,0	1º	9,9	2º	6,1	4º
Medios:									
DEPÓSITOS:									
Capacidad total del depósito en m²		51.891	1º	45.626	2º	13.880	3º	7.819	4º
Capacidad total del depósito en nº de plazas		5.420	1º	1.744	2º	1.151	3º	278	4º
Nº de vehículos del parque móvil por cada plaza de depósito		78	4º	112	3º	118	2º	352	1º
Superficie por plaza		10	4º	26	2º	12	3º	28	1º
Tasa de ocupación de los depósitos		5,8%	4º	46,7%	3º	71,2%	2º	74,8%	1º
GRÚAS:									
Nº de grúas reales		35	1º	15	2º	14	3º	4	4º
Nº de grúas equivalentes		31	1º	30	2º	9	3º	4	4º
Nº de vehículos del parque móvil por grúa equivalente		13.668	3º	6.498	4º	15.114	2º	24.449	1º
AGENTES:									
Nº de agentes reales		1.310	1º	53	3º	21	4º	341	2º
Nº de agentes equivalentes		19	3º	31	1º	21	2º	13	4º
Nº de vehículos del parque móvil por agente equivalente		22.300	1º	6.288	4º	6.477	3º	7.523	2º
PERSONAL EMPRESA:									
Total nº de personas de la empresa		95	1º	49	2º	20	3º	15	4º
Nº de personas equivalentes de la empresa	No facilitado	-	-	47	1º	16	2º	10	3º
Nº de vehículos del parque móvil por persona equivalente de la empresa		4.460	3º	4.147	4º	8.502	2º	9.780	1º

(*) Esta columna indica la posición que ocupa el ayuntamiento, en cada uno de los datos consignados.

Cuadro 6 (1ª parte)

2ª PARTE	OBJETIVOS 3 Y 4: EFICIENCIA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚA							
	Valencia	(*)	Alicante	(*)	Elx	(*)	Castellón	(*)
SOBRE ACTIVIDAD								
Media del nº de servicios totales realizados al día	206	1º	-	-	44	2º	17	3º
Media del nº de servicios con retirada a base realizados al día	149	1º	58	2º	31	3º	10	4º
Servicios realizados por cada 100 vehículos del parque móvil	17,7	1º	10,8	3º	11,7	2º	6,4	4º
Servicios realizados por cada 100 habitantes	9,5	1º	6,3	3º	6,9	2º	3,5	4º
Consumo de las grúas por cada 100 Km.	22,0	1º	18,5	3º	18,7	2º	18,0	4º
SOBRE MEDIOS								
Nº de servicios realizados por cada grúa equivalente (1)	1.751	1º	704	4º	1.239	2º	934	3º
Nº de servicios realizados por agente equivalente (1)	2.857	1º	681	2º	531	3º	287	4º
Nº de servicios realizados por persona equivalente empresa (1)	-	-	449	2º	697	1º	374	3º
SOBRE RESULTADOS								
Tarifa del enganche sin llevar al depósito(2):	38	4º	50	3º	65	1º	60	2º
Tarifa del enganche llevando al depósito(2):	146	1º	100	3º	65	4º	112	2º
Resultado de cada servicio (sin incluir ingresos extraordinarios)	(29)	3º	(35)	4º	(26)	2º	(11)	1º
Resultado de los depósitos (por m²)	(42)	4º	(16)	2º	(30)	3º	(9)	1º
Resultado de los depósitos (por plaza)	(401)	3º	(427)	4º	(364)	2º	(246)	1º
Resultado por grúa equivalente	(70.098)	4º	(24.791)	2º	(46.509)	3º	(17.102)	1º
Resultado por agente equivalente	(114.371)	4º	(23.991)	3º	(19.933)	2º	(5.262)	1º

(*) Esta columna indica la posición que ocupa el ayuntamiento, en cada uno de los datos consignados.

(1) Servicios con traslado a depósito.

(2) Tarifas aplicables a un vehículo con una tara de 1.310 Kg.

Cuadro 6 (2ª parte)

Del análisis realizado en relación con los siguientes aspectos, destaca:

a) *Actividad y medios:*

- Valencia es el ayuntamiento que mayor actividad del servicio de grúa presenta en cuanto al número de servicios realizados tanto a niveles absolutos (nº de servicios totales y nº de servicios al día) como relativos (nº de servicios por cada 100 vehículos, nº de servicios por cada 100 habitantes y nº de servicios por grúa equivalente).
- Alicante es el municipio que proporcionalmente cuenta con mayores medios (nº de grúas equivalentes muy similar a Valencia, contando con menos de la mitad de población y de parque automovilístico, número de agentes equivalentes y nº de personas equivalentes de la empresa).

- Castellón por su parte es el municipio con menos actividad en cuanto al servicio de grúa y entendemos que es por ello, que sea el que tenga menos dotaciones de medios.
- En cuanto a la media del número de servicios con retirada a base realizados al día destaca Valencia con una media de 149 servicios al día, seguida de Alicante con 58, Elx con 31 y por último Castellón, donde se realizan como media 10 servicios al día, lo que indica unos niveles de actividad del servicio muy diferentes entre los cuatro ayuntamientos.

1) Depósitos

- Castellón es el ayuntamiento que presenta una menor dotación de plazas de depósito con una plaza por cada 352 vehículos. Seguramente por ello, el porcentaje de ocupación del día del recuento fue del 74,8% frente al 46,7 % de Alicante. Valencia es la que refleja la mayor dotación; una plaza por cada 78 vehículos. El dato de ocupación obtenido para Valencia es de un 5,8%, que parece poco razonable.

En relación con esta cuestión ninguno de los ayuntamientos dispone de un registro que permita conocer el número de vehículos a una fecha. Por esta razón, fue necesario solicitar a los ayuntamientos que hicieran un recuento a una fecha determinada.

- Valencia y Elx presentan unas superficies por plaza de los depósitos muy inferiores a lo aconsejable si se toma 25 m² como el tamaño adecuado de una plaza, mientras que en Alicante y Castellón, el tamaño de las plazas se aproxima bastante al adecuado.

2) Grúas

- En Alicante el número de grúas equivalente (30), duplica al número de grúas reales (15), lo que pone de manifiesto un elevado rendimiento, ya que todas ellas realizan al menos dos turnos de ocho horas cada uno, todos los días de la semana. En los otros tres municipios el número de grúas equivalentes es igual o inferior al de las grúas reales, lo que significa que no todas las grúas hacen turnos de ocho horas todos los días de la semana.
- En Castellón cada grúa equivalente ha de atender a 24.449 vehículos, frente a Alicante que ha de hacerlo a 6.498 vehículos.

- En Alicante es donde más kilómetros realiza una grúa equivalente en cada servicio, como media 16 Kilómetros por servicio, casi 2,6 veces más kilómetros que en Castellón. En principio esto puede explicarse porque en Alicante el depósito principal se encuentra a 9 kilómetros del centro de la ciudad, lo cual no parece muy razonable en términos de eficiencia.
- En cuanto al consumo de combustible, las grúas de Valencia consumen de media 22,0 litros cada 100 Kilómetros, mientras que en los otros tres ayuntamientos el consumo ronda en torno a los 18 litros por cada 100 kilómetros

3) Agentes

- Es Alicante el municipio que cuenta con mayor número de agentes equivalente en relación con el servicio de grúa, 31 agentes, seguido de Elx con 21, Valencia con 19 y Castellón con 13. Es importante destacar que el número de agentes equivalente obtenido en Valencia, en base al porcentaje de dedicación de la policía local al servicio de grúa, no parece consistente en relación con el tamaño y la población del municipio, si se compara con el resto de ayuntamientos.
- Se ha calculado el número de servicios que realiza como media durante un año cada agente equivalente, obteniendo que en Alicante cada agente equivalente realiza 681 servicios al año, 531 en Elx y 287 en Castellón. En Valencia con una media de 2.857 servicios por agente, se rompe la tendencia de los otros tres ayuntamientos.

b) Gestión económica

- En Castellón es donde mejores resultados se obtienen para todos los parámetros analizados, es decir, por servicio, por depósito, por grúa equivalente y por agente equivalente. No hay ningún aspecto que destaque por el que se pueda atribuir tales resultados, pero si una combinación de factores: sus tarifas son las segundas más elevadas, los ingresos medios, sin ser los más elevados, sí que están por encima de la media y sus costes, sin ser los más reducidos, se encuentran por debajo de la media.
- Valencia es el ayuntamiento con mayores ingresos (por m² de los depósitos, por grúa equivalente y por agente equivalente), seguramente porque cuenta con las tasas más elevadas, pero también con los mayores gastos (por m² de los depósitos, por

grúa equivalente y por agente equivalente). Es por ello que es donde se obtienen peores ratios en cuanto a resultados.

- En Elx todas las ratios de resultados de gestión económica obtenidas ocupan el segundo o tercer puesto comparándolas con los otros tres ayuntamientos. En su cálculo se observa que en varias de ellas presentan los costes más bajos pero a la vez se ha de destacar que también presentan los menores ingresos. Llama la atención que estos resultados se obtengan además aplicándose la tarifa más reducida por enganche con traslado a depósito, ya que es hasta un 35,0% inferior a la segunda tarifa más baja, que se da en Alicante.
- Es significativo que en Alicante se obtenga el peor resultado por cada servicio prestado, ya que es la que más ingresos obtiene por servicio pero también es en la que más coste se incurre para prestarlo. Por el contrario el resultado obtenido por cada grúa equivalente es el segundo mejor, a pesar de presentar los ingresos más bajos por grúa.
- En Elx debe insistirse sobre la obligación de elaborar el informe técnico para aprobar o modificar la ordenanza fiscal que acredite que financia el servicio y que el importe de las tasas no excede del coste de éste.

Eficacia en la prestación del servicio de grúa

El cuadro 7 recoge los indicadores que se han considerado más relevantes para tratar de evaluar la eficacia, es decir el cumplimiento de los objetivos en la prestación del servicio.

OBJETIVOS 3 Y 4: EFICACIA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE GRÚA					
Eficacia presupuestaria:	Valencia	Alicante	Elx	Castellón	
Eficacia presupuestaria en gastos	137,4%	86,4%	147,5%	79,4%	
Eficacia presupuestaria en ingresos	88,8%	74,7%	79,4%	89,6%	
Control del Ayuntamiento:					
Indicadores	No	No	No	No	
Protocolos de actuación	Sí	Sí	No	No	
Una cláusula en el pliego de condiciones sobre este tipo de controles	Sí	Sí	N/A(1)	Sí	
Personal que supervise los controles establecidos	Sí	Sí	Sí	Sí	
Evidencia de las comprobaciones y controles realizados	Sí	No	No	Sí	
Cobertura adecuada del riesgo que implica la prestación del servicio:					
Cobertura del riesgo en las instalaciones de la concesión	No facilitado	Sí	Sí	Sí	
Cobertura del riesgo que cubra los desperfectos en vehículos retirados (Responsabilidad civil)	No facilitado	Sí	Sí	Sí	
Facilidades para pago de tasas:					
Formas de pago habilitadas para el cobro de la tasa por retirada de vehículos					
En metálico en las dependencias	Sí	Sí	Sí	Sí	
A través de tarjeta de crédito	Sí	Sí	Sí	Sí	
En ruta	Sí	Sí	Sí	Sí	
En cajero automático	No	Sí	No	No	
Horario atención depósitos:					
Media diaria de los depósitos	No facilitado	20	24	24	
Regulación reglamentaria del servicio:					
¿Existe reglamento del servicio de grúas?	No contestado	Sí	No	Sí	
Notificación al interesado:					
¿Se comunica al interesado la retirada antes de las 24 horas según el art. 85.3 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial?	No	No	Sí	No	

(1) No existe pliego, al prestarse el servicio por una empresa de titularidad municipal

Cuadro 7

Del análisis realizado, destaca:

- No se tiene constancia de que los municipios seleccionados evalúen la cantidad, calidad y coste del servicio mediante indicadores.
- En Castellón y Elx no se han establecido protocolos de actuación que garanticen la calidad del servicio.
- No se ha podido verificar la cobertura de las pólizas sobre las instalaciones y responsabilidad civil del Ayuntamiento de Valencia, al no haber sido facilitada la información necesaria.
- Alicante y Castellón cuentan con un reglamento para la prestación del servicio de retirada de vehículos. En el caso de Elx se ha comprobado que no existe un reglamento como tal del servicio, sin embargo cuenta con una ordenanza aprobada por el ayuntamiento que regula el funcionamiento del servicio. Valencia no ha facilitado información al respecto.
- Excepto Elx, ninguno de los ayuntamientos notifica al interesado la retirada del vehículo antes de las 24 horas en que ésta haya tenido lugar.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Fundamento de la fiscalización

De acuerdo con la Ley de la Generalitat Valenciana 6/1985, de 11 de mayo, el Consell de la Sindicatura de Comptes acordó incluir en el Programa de Actuación para 2014, una auditoría operativa sobre el servicio de grúa y recaudación de multas en los municipios de la Comunitat Valenciana con una población superior a 50.000 habitantes.

Según los datos del censo correspondiente al ejercicio 2012 (1 de enero de 2013), los ayuntamientos seleccionados son los siguientes:

Ayuntamientos	Población
Valencia	792.303
Alicante	335.052
Elx	230.224
Castellón	180.185
Torre Vieja	105.205
Orihuela	91.260
Torrent	80.759
Gandia	78.543
Benidorm	73.768
Paterna	67.159
Sagunt	65.190
Alcoi	60.105
Sant Vicent del Raspeig	55.781
Elda	54.056
Vila-real	51.180

Cuadro 8

Durante la elaboración del estudio preliminar, se desestimó realizar también la auditoría sobre la recaudación de multas, debido a las limitaciones puestas de manifiesto por los ayuntamientos. Éstos señalaron la imposibilidad de suministrar la información necesaria por no llevar un seguimiento de todas las sanciones impuestas por mal estacionamiento que hubieran supuesto también la retirada del vehículo.

En el estudio preliminar se consideró que esta auditoría era viable para los ayuntamientos seleccionados, sin dejar de tener presente los riesgos existentes derivados de la falta de determinados datos, la fiabilidad de la información suministrada, y la imposibilidad de separar datos agregados con otros servicios.

Teniendo en cuenta los dos tipos comentados en el apartado “0. Resumen” sobre los quince ayuntamientos auditados, fue remitido a los responsables de los cuatro ayuntamientos de mayor población el estudio preliminar para su conocimiento y también para que aportaran

sugerencias. El Ayuntamiento de Elx fue el único que aportó sugerencias y tras su análisis, fueron incorporadas.

1.2 Legislación aplicable

La regulación de la gestión del servicio de grúa está integrada, entre otra, por:

Normativa general

- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.
- Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas. (Vigente hasta el 22 de junio de 2000).
- Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público. (Vigente hasta el 16 de diciembre de 2011).
- Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. (Vigente hasta el 16 de Diciembre de 2011).
- 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.
- 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. (Vigente desde 16 de Diciembre de 2011).

Normativa específica

- Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Ordenanzas fiscales relativas al servicio de grúa de los quince ayuntamientos.

2. OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA AUDITORÍA

2.1 Objetivos

La fiscalización ha tenido como objetivos generales los contemplados en el artículo 8.3 de la Ley de la Sindicatura de Comptes:

- Evaluar si la gestión de los recursos humanos, materiales y de los fondos presupuestarios se ha desarrollado de forma económica y eficiente.

- Evaluar el grado de eficacia en el logro de los objetivos previstos.

Los objetivos concretos se han definido a partir de los resultados del plan de auditoría. Y ello se ha hecho en términos de preguntas, a las que en el desarrollo de la auditoría se ha intentado dar respuesta para poder evaluar el área a revisar, en términos de economía, eficiencia y eficacia.

Por tanto, los objetivos y subobjetivos han sido los siguientes:

- 1) ¿La regulación fiscal de la tasa por el servicio de retirada de vehículos es homogénea y adecuada?
 - 1.1) ¿La ordenanza fiscal contiene los requisitos necesarios y se encuentra en vigor?
 - 1.2) ¿Se ha realizado el informe técnico económico sobre la cobertura del coste del servicio a que se refiere el artículo 25 del TRLRHL?
 - 1.3) ¿Las tarifas establecidas en la ordenanza son similares en los distintos ayuntamientos?
 - 1.4) ¿Los ingresos medios obtenidos por habitante y vehículo por el servicio de grúa, son homogéneos en los distintos ayuntamientos?
 - 1.5) ¿Se ha cumplido con la obligación de incluir los indicadores de gestión en la memoria, tal como indica la ICAL?
- 2) ¿La forma de gestión y la contratación del servicio de grúa se ha llevado a cabo siguiendo los principios de legalidad y economía?
 - 2.1) ¿La forma de gestión elegida, así como los precios y condiciones de licitación están justificados?
 - 2.2) ¿El procedimiento de licitación y el establecimiento del precio de los distintos ayuntamientos es homogéneo?
 - 2.3) ¿Se ha seleccionado la oferta económicamente más ventajosa?
 - 2.4) ¿La prestación del servicio se ha ejecutado conforme a las estipulaciones del contrato?
- 3) ¿Se ha prestado el servicio de grúa de forma eficiente y con la calidad adecuada en los ayuntamientos seleccionados?
 - 3.1) ¿Cuáles son los medios para prestar el servicio de grúa?

- 3.2) ¿Es eficiente el servicio de grúa en función de sus recursos materiales?
- 3.3) ¿La calidad del servicio es aceptable?
- 4) ¿Los costes e ingresos derivados de la prestación del servicio de grúa son homogéneos y razonables?
 - 4.1) ¿Los ingresos obtenidos por el servicio de grúa son uniformes en los distintos ayuntamientos?
 - 4.2) ¿Las tarifas por el servicio de grúa son similares a las de los ayuntamientos de otras comunidades autónomas?
 - 4.3) ¿Los costes son homogéneos en los distintos ayuntamientos?
 - 4.4) ¿La financiación del servicio es suficiente para cubrir su coste?
 - 4.5) ¿Cuál es el grado de ejecución presupuestaria del servicio de grúa?

2.2 Alcance

De acuerdo con los objetivos de auditoría, el alcance ha consistido en analizar el servicio de grúa en:

- Los ayuntamientos de Valencia, Alicante, Elx y Castellón (objetivos 1, 2, 3 y 4).
- Los ayuntamientos de Torrevieja, Orihuela, Torrent, Gandia, Benidorm, Paterna, Sagunt, Alcoi, Sant Vicent del Raspeig, Elda y Vila-real (objetivo 1).

El ámbito temporal de la fiscalización se ha centrado en analizar los datos de la actividad auditada en el ejercicio 2012.

El PAA2015 establece en su apartado 5 a) que las fiscalizaciones se realizarán de acuerdo con las normas técnicas de auditoría, en particular con la Sección 951 del “Manual de fiscalización”. En relación con la actividad auditada hay que señalar, como se ha indicado anteriormente, que los ayuntamientos seleccionados no disponen a la fecha actual de indicadores para medir los objetivos señalados para esta auditoría, por lo que han sido elaborados por el equipo de fiscalización.

No obstante lo anterior, son importantes las limitaciones que se señalan en el apartado “0. Resumen” y especialmente en relación con el Ayuntamiento de Valencia.

Por otra parte, se agradece al personal de las corporaciones locales la colaboración prestada en la realización del trabajo.

3. ENFOQUE METODOLÓGICO

3.1 Evaluación del riesgo

Se ha realizado una evaluación de los riesgos relacionados con la actividad objeto de auditoría. Para ello, se ha aplicado la metodología desarrollada para la auditoría financiera en las normas técnicas del ICAC y en el “Manual de fiscalización” de esta Sindicatura, en las secciones 340 y siguientes, y que es plenamente aplicable a la auditoría operativa con las adaptaciones necesarias por los objetivos particulares de ésta: la economía, la eficiencia y la eficacia.

El equipo de auditoría ha evaluado los riesgos derivados fundamentalmente de la fiabilidad de la información o de la falta, en ocasiones, de ésta. Este análisis fue recogido en el plan de fiscalización.

3.2 Criterios de auditoría y sus fuentes

Los criterios de auditoría son unidades de medida que sirven para evaluar la economía, la eficiencia y la eficacia del área o actividad auditada, mediante la comparación con su situación real.

Como se ha señalado en apartados anteriores, los ayuntamientos seleccionados no disponen a la fecha actual de indicadores para medir los objetivos que se necesitan para valorar y comparar la eficacia, eficiencia y economía del servicio de grúa.

Las fuentes de las que se ha obtenido la información para la ejecución de la auditoría operativa son las siguientes:

- Los cuestionarios cumplimentados por los ayuntamientos de Valencia, Alicante, Elx y Castellón (objetivos 1, 2, 3 y 4).
- Una solicitud escrita de documentación y consultas telefónicas, a los ayuntamientos de Torrevieja, Orihuela, Torrent, Gandia, Benidorm, Paterna, Sagunt, Alcoi, Sant Vicent del Raspeig, Elda y Vila-real (objetivo 1).
- La información obtenida de los contratistas a los que se les ha adjudicado los correspondientes contratos del servicio de grúa.
- Los datos de la Plataforma de Entidades Locales.

3.3 Enfoque y metodología

De acuerdo con el objetivo, el alcance y los criterios de auditoría establecidos, el enfoque de auditoría que se ha considerado más adecuado es aquél que se basa en los resultados, una vez descartado el enfoque basado en los sistemas de control dada la complejidad de la propia organización y las debilidades que presenta el control interno. También se ha considerado adecuado el enfoque de resultados porque existen criterios razonables para medir la calidad, la cantidad y el coste de los resultados (outputs).

3.4 Comprobaciones previas

Para la realización del trabajo se ha facilitado a los cuatro ayuntamientos del tipo 1, un cuestionario en el que se debía cumplimentar toda la información necesaria para obtener los indicadores elaborados por el equipo de auditoría.

Previamente a la obtención de dichas ratios se ha considerado necesario verificar determinada información incluida en los cuestionarios, con distintas fuentes externas para analizar su fiabilidad y llegar a conclusiones basadas en datos contrastados.

En el cuadro siguiente se muestran las comprobaciones realizadas previamente:

Concepto	Comprobación realizada
Número de vehículos	Verificación de la información facilitada por cada ayuntamiento en base al padrón de vehículos con la obtenida del banco de datos municipal del portal de información Argos, de la página web de la Generalitat
Número de servicios totales	Comprobación de la información facilitada por cada ayuntamiento con el número de servicios que figuran en las facturas, en aquellos ayuntamientos que pagan a la concesionaria en función de los servicios realizados (Castellón y Valencia)
Ingresos y gastos	Verificación de que la información facilitada por cada ayuntamiento coincidía con la información de la Plataforma para la Rendición Telemática de la Cuenta General
Datos sobre contratación	Comprobación de la información facilitada con la documentación contractual aportada y con las facturas correspondientes

Cuadro 9

Tras las comprobaciones realizadas, para el cálculo de las ratios del presente Informe se han utilizado los siguientes conceptos:

Número de vehículos

En el objetivo 1

El número de vehículos turismos que figura en el portal de información Argos de la Generalitat. En el caso de los cuatro ayuntamientos del tipo 1 difiere del número utilizado en los tres objetivos siguientes, ya que se ha preferido usar la misma fuente en los quince ayuntamientos de este objetivo, para obtener resultados más homogéneos.

En los objetivos 2, 3 y 4

El dato que figura en el padrón fiscal del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), que es más exacto, pero que no se ha solicitado en los ayuntamientos del tipo 2. Además de los vehículos turismos, en estos tres objetivos se incluyen las motocicletas y los ciclomotores.

Número de servicios totales

En Castellón, existen diferencias entre el número de servicios indicado en el cuestionario y el obtenido del desglose de las facturas. El ayuntamiento ha indicado que se tomen como correctos los que resultan de las facturas.

En Valencia, el dato que se ha utilizado es el facilitado en el cuestionario, excepto el del número de servicios de los vehículos retirados por síntomas de abandono, que se ha obtenido de las facturas.

En Alicante y Elx, el dato utilizado es el facilitado en el cuestionario, pues no se ha podido contrastar con otra fuente.

Ingresos

La cifra que figura como total de ingresos fue facilitada por los ayuntamientos y coincide con los derechos reconocidos netos (DRN) que figuran en la Plataforma de Rendición de Cuentas del ejercicio 2012, excepto en Valencia, que al no coincidir la cifra facilitada con la información de la Plataforma, se incluyó esta última (Valencia indicó los DR y no los DRN).

Gastos

El importe de las facturas emitidas por la empresa contratista para el ejercicio 2012, más la factura correspondiente a la revisión de precios de dicho ejercicio.

Se ha solicitado a cada ayuntamiento que facilitara el importe de las obligaciones reconocidas netas durante el ejercicio 2012, correspondientes al servicio de grúa. Debido a las diferencias obtenidas en las comprobaciones previas realizadas, finalmente se ha decidido incluir el importe indicado.

En Castellón y Valencia sólo se incluye la revisión de precios correspondiente a medio año.

En Elx el importe incluido corresponde a la liquidación anual presentada por la empresa municipal, incrementado por el importe de los ingresos extraordinarios, que en la misma figura descontado, y así poder compararlo con los otros tres ayuntamientos. También se ha incluido el coste de los agentes de movilidad, dado que en las grúas de Elx únicamente son ellos los que circulan en las mismas, como conductores, y en ningún caso va en la grúa alguna persona de la empresa gestora.

Habitantes

La cifra se ha obtenido de la base de datos del INE de 2013, es decir, la población a 1 de enero de 2013.

4. OBSERVACIONES

Como consecuencia del trabajo realizado se han obtenido las observaciones que se reflejan a continuación:

4.1 Objetivo 1: Regulación fiscal de la tasa por el servicio de grúa y homogeneidad de la misma entre los distintos ayuntamientos (para los quince ayuntamientos, tipos 1 y 2)

En este apartado se pretende contestar a la pregunta que plantea el primer objetivo:

¿La regulación fiscal de la tasa por el servicio de retirada de vehículos es homogénea y adecuada?

Tal y como se indica en el apartado “0. Resumen” de este Informe, este objetivo es el único que se analizará para los quince ayuntamientos de la Comunitat Valenciana con más de 50.000 habitantes, es decir abarca los ayuntamientos del tipo 1 y 2.

Para dar respuesta a este objetivo se ha dividido el trabajo en los siguientes cinco subobjetivos:

4.1.1 ¿La ordenanza fiscal contiene los requisitos necesarios y se encuentra en vigor?

Se han revisado las ordenanzas en las que se regulan las tasas por el servicio de grúa de cada uno de los quince ayuntamientos.

El anexo III recoge un resumen de la denominación de las ordenanzas que regulan el servicio de grúa en los ayuntamientos seleccionados.

El siguiente cuadro recoge las fechas en que los respectivos plenos municipales aprobaron inicialmente las ordenanzas en vigor, así como las fechas de su publicación definitiva en el BOP:

Concepto	Fecha aprobación inicial y publicación ordenanzas en vigor							
	Alicante	Castellón	Elx	Valencia	Alcoi	Benidorm	Elda	Gandia
Fecha aprobación inicial por el Pleno	02/07/2002	30/09/2011	24/10/2011	30/09/2011	26/10/2011	28/03/2011	18/10/2004	30/12/1994
Fecha de publicación definitiva	01/07/2003	17/12/2011	15/12/2011	28/12/2011	26/12/2011	16/11/2011	31/12/2004	25/02/1994

Concepto	Fecha aprobación inicial y publicación ordenanzas en vigor						
	Orihuela	Paterna	Sagunt	Sant Vicent del Raspeig	Torrent	Torre Vieja	Vila-real
Fecha aprobación inicial por el Pleno	26/10/2004	25/11/2004	24/09/2008	23/02/2011	25/10/2011	28/10/2011	22/02/2010
Fecha publicación definitiva	30/12/2004	28/01/2005	03/12/2008	20/05/2011	30/12/2011	20/12/2011	10/04/2010

Cuadro 10

De la revisión realizada destacan los siguientes aspectos:

1. Todos los ayuntamientos han elevado a definitiva la aprobación provisional del Pleno al no haberse formulado reclamaciones en el plazo de exposición al público, salvo los ayuntamientos de Alicante y Benidorm, que lo aprueban posteriormente tras desestimar las alegaciones presentadas, y el Ayuntamiento de Orihuela cuya publicación no se pronuncia sobre la existencia o no de reclamaciones.
2. La ordenanza de Gandia fue modificada por última vez el 25 de febrero de 1994.
3. La ordenanza de Alicante vigente en 2012, se modificó por última vez en 2003. Es significativo el tiempo transcurrido entre la

aprobación definitiva, el 5 de noviembre de 2002, y su publicación, lo que supuso que no entrara en vigor hasta el 1 de julio de 2003, por lo que se desconoce si las tasas que aplicó el ayuntamiento durante ese periodo fueron las contenidas en la antigua ordenanza. A este respecto, el ayuntamiento hace constar que hasta la entrada en vigor de la nueva ordenanza, se aplicaron las tasas reguladas en la ordenanza publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante de 24 de julio de 1998. En alegaciones este Ayuntamiento señala que el tiempo transcurrido entre la aprobación definitiva de la ordenanza y su publicación y entrada en vigor, se debió a que en la ordenanza aprobada el 5 de noviembre de 2002 se contemplaban unas tasas calculadas teniendo en cuenta una infraestructura de servicios y una estructura de coste con arreglo al nuevo servicio que se pretendía implantar con la adjudicación del nuevo contrato, que no entró en vigor hasta el de julio de 2003, fecha de publicación de la ordenanza y de aplicación de las nuevas tasas.

4. Las últimas actualizaciones de las ordenanzas de Elda, Orihuela y Paterna entraron en vigor en 2005.

4.1.2 ¿Se ha realizado el informe técnico económico sobre la cobertura del coste del servicio a que se refiere el artículo 25 del TRLRHL?

Según el artículo 25 del TRLRHL, los acuerdos de establecimiento de tasas para financiar total o parcialmente los nuevos servicios, deberán adoptarse a la vista de informes técnico-económicos en los que se ponga de manifiesto el valor de mercado o la previsible cobertura del coste de aquéllos, respectivamente.

Se ha solicitado dichos informes a los quince ayuntamientos, y éstos han sido facilitados por todos ellos excepto por Orihuela, donde se nos comunica expresamente que no existe informe técnico económico sobre la cobertura del coste del servicio.

En Elx existe un informe de la Intervención, para la ordenanza del año 2012, en el que se indica que no se considera necesaria su confección por aplicarse únicamente un IPC del 3,8% y existir un informe económico-financiero anterior, referente a la ordenanza del año 2000, en el que según se indica quedaba cumplidamente acreditado que el coste o valor de los servicios no se cubrían en su integridad por la recaudación previsible de la aplicación de las tarifas que se proponían (ver análisis realizado en el apartado 4.4.4.6).

4.1.3 ¿Las tarifas establecidas en la ordenanza son similares en los distintos ayuntamientos?

En el anexo IV se incluye un cuadro resumen con las tarifas aplicables para los distintos tipos de servicios durante el ejercicio 2012, para los quince ayuntamientos.

Dada la gran variedad de tarifas establecidas en la ordenanza de cada municipio, se ha elegido para su comparación la tarifa para los servicios de enganche y enganche con traslado a base aplicable al coche más vendido en el año 2012, que tenía una tara de 1.310 Kg.

El cuadro siguiente compara ambas tarifas entre los quince ayuntamientos, así como la diferencia porcentual entre ambas:

Tarifas aplicables a un vehículo con una tara de 1.310 Kg.								
Concepto	Valencia	Alicante	Elx	Castellón	Torreveja	Orihuela	Torrent	Gandia
Enganche sin llevar al depósito	38	50	65	60	25	15	66	30
Enganche llevando al depósito	146	100	65	112	53	30	132	60
Diferencia porcentual entre ambas tarifas	284,2%	100,0%	0,0%	86,7%	112,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tarifas aplicables a un vehículo con una tara de 1.310 Kg.							
Concepto	Benidorm	Paterna	Sagunt	Alcoi	Sant Vicent del Raspeig	Elda	Vila-real
Enganche sin llevar al depósito	30	50	55	40	40	34	69
Enganche llevando al depósito	60	85	112	83	81	68	88
Diferencia porcentual entre ambas tarifas	100,0%	70,0%	103,6%	107,5%	102,5%	100,0%	27,5%

Cuadro 11

El siguiente gráfico recoge la información del cuadro anterior para el ejercicio 2012:

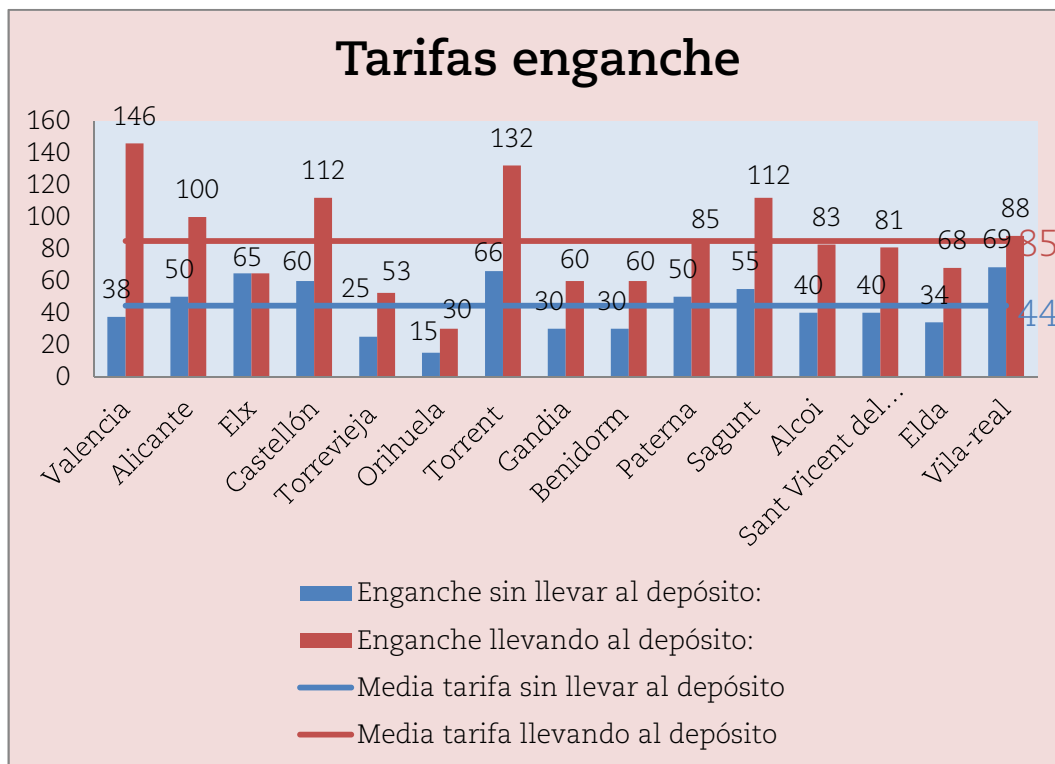


Gráfico 1

Del cuadro y gráfico anteriores llaman la atención los siguientes aspectos:

- Las tarifas del servicio de enganche oscilan entre los 15 euros de Orihuela y los 69 euros que cuesta el mismo servicio en Vila-real, es decir, un 360,0% más caro.
- Por su parte las tarifas por enganche con retirada a depósito oscilan entre los 30 euros de Orihuela, que vuelve a ser el municipio con la tarifa más reducida, y los 146 euros de Valencia, es decir, un 386,7% más caro.
- Elx es el único ayuntamiento que aplica la misma tarifa para los dos tipos de servicio.
- En diez ayuntamientos (Alicante, Torreveja, Orihuela, Torrent, Gandia, Benidorm, Sagunt, Alcoi, Sant Vicent del Raspeig y Elda) la tarifa de enganche llevando a depósito es el doble, o prácticamente el doble, que la tarifa que se aplica por simplemente enganchar el vehículo.

- En el Ayuntamiento de Valencia es donde se produce la mayor variación entre ambas tarifas, pues la de enganche se encuentra entre las tarifas más baratas, pero sin embargo la de enganche con traslado a depósito es la más elevada de todas.

Asimismo, se ha comparado la tarifa por almacenaje que aplica cada ayuntamiento por cada día de custodia, es decir, por el tiempo que pasa el vehículo en el depósito municipal desde que entra, trasladado por la grúa, hasta que es recogido. El siguiente cuadro recoge, en euros, las mencionadas tarifas:

Concepto	Tarifas aplicables a un vehículo con una tara de 1.310 Kg							
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón	Torreveja	Orihuela	Torrent	Gandia
Por cada día de custodia (Almacenaje)	18	20	7	18	13	6	12	5

Concepto	Tarifas aplicables a un vehículo con una tara de 1.310 Kg.						
	Benidorm	Paterna	Sagunt	Alcoi	Sant Vicent del Raspeig	Elda	Vila-real
Por cada día de custodia (Almacenaje)	5	6	13	8	3	9	9

Cuadro 12

El siguiente gráfico recoge la información del cuadro anterior para el ejercicio 2012:

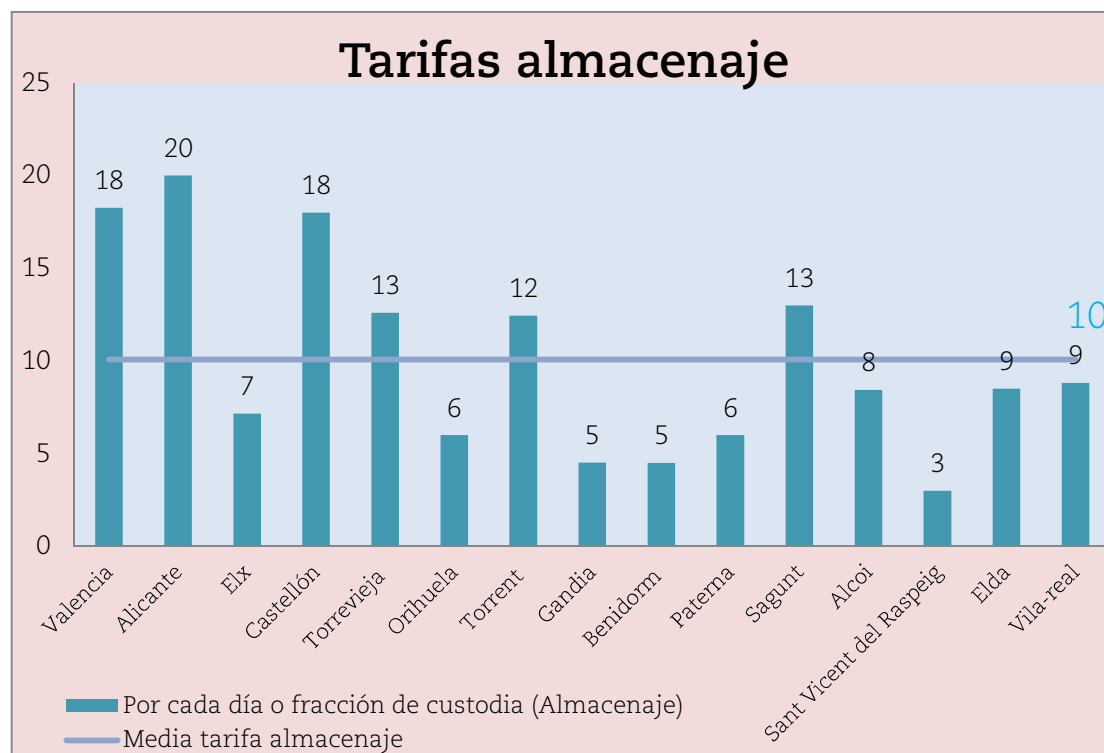


Gráfico 2

En este caso, es el Ayuntamiento de Alicante el que aplica la tarifa más elevada, 20 euros por cada día o fracción de almacenaje, frente a los 3 euros que se pagan en Sant Vicent del Raspeig, por el mismo concepto. La media obtenida de esta tarifa entre los quince ayuntamientos es de 10 euros, superada ampliamente en los ayuntamientos de Castellón y Valencia, 18 euros, y siendo la mitad, en Benidorm y Gandia, 5 euros.

4.1.4 ¿Los ingresos medios obtenidos por habitante y vehículo por el servicio de grúa, son homogéneos en los distintos ayuntamientos?

Con el fin de comparar de forma homogénea los ingresos obtenidos por el servicio de grúa de los quince ayuntamientos de la muestra, se han utilizado los ingresos medios por habitante y por vehículo turismo.

El siguiente cuadro resume la información necesaria obtenida para poder calcular dichas ratios:

Concepto	Información general							
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón	Torre Vieja	Orihuela	Torrent	Gandia
Ingresos por la tasa de retirada de vehículos (DRN)	5.386.695	1.725.340	712.896	447.757	240.864	69.457	404.934	131.979
Habitantes	792.303	335.052	230.224	180.185	105.205	91.260	80.759	78.543
Nº de vehículos turismos	370.085	151.712	107.215	86.363	40.798	44.991	34.468	36.193

Concepto	Información general						
	Benidorm	Paterna	Sagunt	Alcoi	Sant Vicent del Raspeig	Elda	Vila-real
Ingresos por la tasa de retirada de vehículos (DRN)	(1)	44.431	221.399	70.748	71.819	72.493	144.933
Habitantes	73.768	67.159	65.190	60.105	55.781	54.056	51.180
Nº de vehículos turismos	31.190	31.343	32.823	27.871	23.880	25.828	24.152

(1) En la contabilidad de Benidorm no figuran DRN por el servicio de grúa.

Cuadro 13

Del Ayuntamiento de Benidorm se ha obtenido un certificado del interventor en el que se indica que en la contabilidad municipal no figura derecho reconocido alguno por el concepto de tasa del servicio de grúa correspondiente a los ejercicios 2011 y 2012. Ello es debido a que la recaudación de los ingresos por este concepto se lleva a cabo por la propia empresa concesionaria, sirviendo de retribución por el servicio que se presta. Sobre esta situación debe indicarse lo siguiente:

- Los ingresos de este tributo deben ser recaudados por el ayuntamiento, de acuerdo con las tarifas previamente aprobadas por éste (artículos 12 y 15 del TRLRHL), como así se establece en la propia ordenanza fiscal, sin que el ayuntamiento pueda dejar de percibir su cobro con independencia del precio que le corresponda al concesionario por su gestión.
- Estos ingresos deben figurar en el presupuesto y contabilizarse en las cuentas de la entidad local (artículos 2, 162 y 200 del TRLRHL).

En primer lugar hemos querido dimensionar el parque automovilístico de cada ayuntamiento en función de sus habitantes, para lo cual se ha

calculado la siguiente ratio, que da una idea de si algún ayuntamiento dispone proporcionalmente a su población, de más vehículos que otro.

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Nº de vehículos turismos}}{\text{Nº habitantes}}$$

El siguiente cuadro recoge el número de vehículos turismos por habitante:

Concepto	Ratio							
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón	Torreveija	Orihuela	Torrent	Gandia
Nº de vehículos turismos por habitante	0,47	0,45	0,47	0,48	0,39	0,49	0,43	0,46

Concepto	Ratio						
	Benidorm	Paterna	Sagunt	Alcoi	Sant Vicent del Raspeig	Elda	Vila-real
Nº de vehículos turismos por habitante	0,42	0,47	0,50	0,46	0,43	0,48	0,47

Cuadro 14

Como puede observarse la ratio obtenida es muy similar en todos los ayuntamientos, oscila entre un 0,39 en Torreveija y un 0,50 en Sagunt y se aproxima al hecho de que a cada vecino le corresponde medio vehículo turismo, o lo que es lo mismo hay un coche por cada dos habitantes.

Las ratios calculadas han sido:

Ingreso medio por habitante

La siguiente ratio calcula, en euros, los ingresos medios por habitante que supone el servicio de grúa, en base a los derechos reconocidos netos:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{DRN totales por el servicio de grúa}}{\text{Nº habitantes}}$$

Ingreso medio por vehículo turismo

La siguiente ratio calcula, en euros, los ingresos medios por vehículo turismo que supone el servicio de grúa, en base a los derechos reconocidos netos:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{DRN totales por el servicio de grúa}}{\text{Nº de vehículos turismos}}$$

El siguiente cuadro resume las ratios obtenidas:

Concepto	Valencia	Alicante	Elx	Castellón	Ratios			
					Torrevieja	Orihuela	Torrent	Gandia
Ingresos por habitante	6,8	5,1	3,1	2,5	2,3	0,8	5,0	1,7
Ranking	1º	2º	5º	7º	8º	13º	3º	9º
Ingresos por vehículo turismo	14,6	11,4	6,6	5,2	5,9	1,5	11,7	3,6
Ranking	1º	3º	5º	8º	7º	13º	2º	9º

Concepto	Ratios						
	Benidorm	Paterna	Sagunt	Alcoi	Sant Vicent del Raspeig	Elda	Vila-real
Ingresos por habitante	-	0,7	3,4	1,2	1,3	1,3	2,8
Ranking	15º	14º	4º	12º	11º	10º	6º
Ingresos por vehículo turismo	-	1,4	6,7	2,5	3,0	2,8	6,0
Ranking	15º	14º	4º	12º	10º	11º	6º

(1) En la contabilidad de Benidorm no figuran DRN por el servicio de grúa.

Cuadro 15

El siguiente gráfico recoge la información del cuadro anterior:

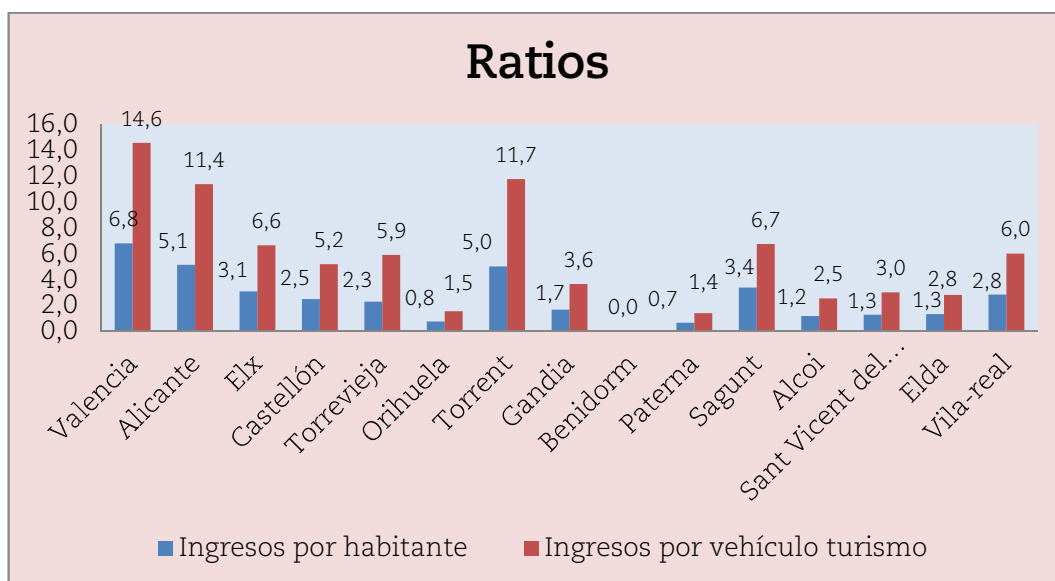


Gráfico 3

Del cuadro y gráfico anteriores se deduce que el orden de clasificación obtenido para un criterio coincide prácticamente con el obtenido para el otro.

Así, por ejemplo, Valencia con unas ratios de 6,8 y 14,6 euros, respectivamente, es el ayuntamiento que presenta mayores ingresos, tanto por habitante como por vehículo turismo. En el otro extremo Paterna con unos ingresos por habitante de 0,7 euros y unos ingresos por vehículo turismo de 1,4 euros, es el ayuntamiento con menores ingresos de la muestra.

Como puede observarse, los ingresos más elevados se producen en los ayuntamientos del tipo 1, excepto en Castellón que ocupa los puestos intermedios de la tabla. Llama la atención los elevados ingresos del Ayuntamiento de Torrent, siendo los segundos más altos por vehículo turismo y los terceros más elevados por habitante, debido seguramente a que tiene las segundas tarifas más elevadas de los quince ayuntamientos de la muestra.

4.1.5 ¿Se ha cumplido con la obligación de incluir los indicadores de gestión en la memoria, tal como indica la ICAL?

Según la instrucción de la ICAL de 2004 los municipios de más de 50.000 habitantes deberán cumplimentar con carácter obligatorio la parte que hace referencia a los indicadores de gestión del apartado 21 C) "Indicadores de gestión" de la memoria de la Cuenta General. Según dicho apartado, los indicadores de gestión permitirán evaluar la

economía, eficiencia y eficacia en la prestación de, al menos, los servicios financiados con tasas o precios públicos. Podrán expresarse en unidades monetarias o físicas y referirse a análisis totales o parciales de cada servicio.

Se han revisado las memorias incluidas en la Cuenta General de los quince ayuntamientos para los ejercicios 2012 y 2013, y así poder analizar en qué situación se encontraban los ayuntamientos de la muestra con respecto a esta obligación, obteniendo como resultado cuatro grupos diferenciados:

- Grupo 1: Sant Vicent del Raspeig y Torrent, son los únicos ayuntamientos de la muestra que han incluido indicadores correspondientes al servicio de grúa tanto en la Cuenta General de 2012 como en la de 2013.
- Grupo 2: En este grupo se encuentran los ayuntamientos de Benidorm, Elx y Sagunt, que sí han incluido indicadores en la memoria tanto en la Cuenta General de 2012 como en la de 2013, pero no los correspondientes al servicio de grúa, salvo en el caso de Elx que ya los incluye en la Cuenta de 2013.
- Grupo 3: Los ayuntamientos de Alicante, Castellón, Valencia, Alcoi, Elda, Paterna, Torrevieja y Vila-real, no han incluido ningún tipo de indicador en la Cuenta General de 2012 ni en la de 2013.
- Grupo 4: En este grupo se incluyen los ayuntamientos de Gandia y Orihuela que no rindieron las cuentas de 2013 ni en el caso de Orihuela tampoco la de 2012. Gandia aunque sí que rindió la Cuenta de 2012 no incluyó en la misma ningún indicador.

En esta línea hay que comentar que como medida de transparencia aplicable a partir del ejercicio 2014, la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local ha introducido en la LBRL la obligación de determinar el coste efectivo de los servicios que prestan las entidades locales, de acuerdo con criterios comunes, y dispone su remisión al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas para su publicación. De esta forma, todas las entidades locales han de calcular, antes del 1 de noviembre de cada año, el coste efectivo de los servicios que prestan, partiendo de los datos contenidos en la liquidación del presupuesto general y, en su caso, de las cuentas anuales aprobadas de las entidades vinculadas o dependientes, correspondiente al ejercicio inmediato anterior.

4.2 Objetivo 2: Forma de gestión y contratación del servicio de grúa (para los 4 ayuntamientos, tipo 1)

En este apartado se trata de dar respuesta a la pregunta que plantea el segundo objetivo: ¿La forma de gestión y la contratación del servicio de grúa se ha llevado a cabo siguiendo los principios de legalidad y economía?

Previamente al análisis detallado por subobjetivos, consideramos interesante incluir el siguiente cuadro, que resume la normativa aplicable en cada uno de los ayuntamientos de la muestra:

Concepto	Norma de aplicación			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Fecha adjudicación/ encargo de gestión	17/12/2004	05/11/2002	26/02/1996	24/06/2009
Real Decreto Legislativo 2/2000	X	X		
Ley 30/2007				X
Encomienda de gestión			X	

Cuadro 16

La prestación del servicio de grúa en el Ayuntamiento de Elx no se rige por la Ley de Contratos por realizarse a través de una encomienda de gestión a una empresa municipal (art. 4.1. n del TRLCSP). Tal y como se comenta en el apartado siguiente el Ayuntamiento de Elx gestiona el servicio de grúa directamente mediante una empresa pública por acuerdo municipal desde el 26 de febrero de 1996, si bien la figura de la encomienda no se adopta hasta el 18 de octubre de 2013.

Para dar respuesta a este objetivo se ha dividido el trabajo en los siguientes cuatro subobjetivos:

4.2.1 ¿La forma de gestión elegida, así como los precios y condiciones de licitación están justificados?

4.2.1.1 ¿Cuál ha sido el sistema de gestión elegido y su fundamento?

En el cuadro siguiente se recoge la forma de gestión del servicio, así como su modalidad y la asunción de riesgos o no por el contratista:

Ayuntamiento	Gestión directa	Sistema de gestión	
		Gestión indirecta	Asunción de riesgo por el contratista
Valencia		Concesión	Si
Alicante		Concesión	No
Castellón	Contrato de prestación de servicios		Si
Elx	Encomienda a empresa municipal		N/A

Cuadro 17

El Ayuntamiento de Alicante eligió el sistema de gestión de servicios, pero ni su contrato, ni las cláusulas administrativas determinaban quien debía asumir el riesgo y ventura de la gestión de la actividad. Tampoco se estableció canon alguno.

El Ayuntamiento de Valencia también eligió el sistema de gestión de servicios, pero en este caso el contratista asume el riesgo.

De acuerdo con la jurisprudencia dictada por el Tribunal Superior de Justicia de las Comunidades Europeas en su sentencia de 18 de julio de 2007, recogida en diversos informes de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado, en los contratos de gestión de servicios, el riesgo de explotación debe de ser transferido al contratista, sin embargo, en el caso de Alicante, no se ha transferido este riesgo, ya que su retribución no depende de su gestión. La licitación de este contrato es anterior a dicha sentencia pero los contratos prorrogados a partir de dicha fecha deberían dar cumplimiento a dicha doctrina, por lo que se debería haber tramitado una nueva licitación bajo la modalidad de servicios.

El Ayuntamiento de Castellón para el desarrollo de la actividad de la grúa optó por la gestión directa a través de un contrato de prestación de servicios, en el que el contratista asume el riesgo de la gestión.

Se ha preguntado a los ayuntamientos si contaban con la documentación necesaria para justificar la elección del sistema de gestión aplicado. Alicante y Castellón no han aportado dicha documentación, mientras que Valencia facilitó un informe referente al anterior contrato de grúas del año 1994, que no se ha considerado pertinente para justificar la elección del sistema de gestión indirecta frente a la directa, pues la documentación no compara ambos tipos de gestión, ni señala las ventajas de un sistema frente al otro.

Por otro lado el Ayuntamiento de Elx eligió el sistema de gestión directa a través de una sociedad mercantil local de titularidad pública y existe un informe jurídico de fecha 31 de enero de 1995, relativo al procedimiento elegido.

Es por ello que en el caso de Elx, la revisión de este objetivo ha quedado limitada a verificar la existencia de una encomienda de gestión por parte del ayuntamiento a la sociedad mercantil, y que en los estatutos de dicha entidad, figure que la misma es un medio propio del ayuntamiento.

Se ha podido comprobar que en el artículo 1.2 de los estatutos de la sociedad, figura que es medio propio instrumental y servicio técnico del Ayuntamiento de Elx.

4.2.1.2 *¿Existe una justificación adecuada para determinar los precios y las condiciones de licitación?*

Los tres ayuntamientos que han licitado el servicio han indicado que sí existen estudios justificativos para la determinación del precio. Sin embargo, la documentación aportada no se ha considerado suficiente para justificar el precio de licitación, porque no contiene una estimación teniendo en cuenta los precios habituales en el mercado ni cualquier otra que lo acredite. En consecuencia, en los dos contratos de gestión de servicios públicos, Alicante y Valencia, no se ha acreditado debidamente el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 183 del Reglamento General de la Ley de Contratos y en el caso de contrato de prestación de servicios, Castellón, el artículo 76 de la Ley 30/2007 de Contratos del Sector Público.

4.2.2 ¿El procedimiento de licitación y el establecimiento del precio de los distintos ayuntamientos es homogéneo?

El procedimiento de licitación ha sido abierto mediante concurso en los tres casos, no obstante se debe matizar que Valencia hizo un segundo procedimiento negociado por declararse desierto el primero, y Castellón al licitar de acuerdo con la Ley 30/2007, se sustituye la denominación de concurso, por la de oferta más ventajosa.

Al intentar comparar el precio de los tres contratos, nos encontramos con que el Ayuntamiento de Alicante factura en función del importe anual del contrato mientras que en los ayuntamientos de Valencia y Castellón, se factura en función del número de servicios realizados.

Por ello, en los ayuntamientos de Castellón y Valencia, dado que existen diversas tarifas que varían en función del número de servicios y del tipo de servicio, se ha seleccionado una tarifa concreta (indicada en las notas del cuadro siguiente) y así poder comparar, en el mismo ayuntamiento, la evolución desde el precio convenido en el contrato inicial con el precio facturado en diciembre de 2012.

El siguiente cuadro resume los datos referentes a la fecha del contrato, el precio inicial, las variaciones de precios y el precio final en 2012, la duración y la existencia de prórrogas, de los contratos de los distintos ayuntamientos:

Evolución contrato	Valencia	Alicante	Castellón
Fecha contrato	29/12/2004	17/02/2003	07/07/2009
Fecha inicio servicio	29/12/2004	01/07/2003	07/07/2009
Importe inicial contrato (sin IVA)	-	2.131.423	-
Precios unitarios (sin IVA) (1)	104 (2)	-	92 (3)
Precio contrato 2012 (sin IVA)	-	2.065.369	-
Precio unitario factura 2012 (sin IVA) (1)	146 (2)	-	92 (3)
Variación inicio/2012	42	(66.054)	0
% variación	40,4%	(3,1%)	0,0%
Duración contrato en años	8	8	2
Nº de prórrogas	5	2	1
Nº años prorrogados	1,5	2	1
Finalización del contrato con prórrogas	30/06/2014	30/06/2013	07/07/2011

(1) Variable en función de los servicios.

(2) Tasa "C" para vehículos con retirada y traslado a base (tarifa "de 3.000 a 4.000 vehículos retirados").

(3) Precio unitario de vehículos retirados a base (tarifa "hasta 500 vehículos retirados").

Cuadro 18

En el Ayuntamiento de Castellón los precios unitarios no han variado en los 2 años de contrato y el incremento de precios se ha producido por las revisiones de precios anuales. La revisión de precios correspondiente al ejercicio 2012 ascendió a 10.003 euros y no se puede determinar qué parte corresponde a incremento de precios, propiamente dicho, ya que la facturación depende del número de servicios realizados en el periodo revisado, así como del tipo de servicio y de las diferentes tarifas. Hay que señalar además, que dicha revisión incluye sólo hasta el 7 de julio de 2012, pues posteriormente el servicio se realizó fuera de contrato.

En los precios del Ayuntamiento de Valencia, durante los 8 años de duración del contrato, ha habido un incremento del 41,0%, un 24,1% imputable a la subida del IPC y el 16,9% restante, corresponde a incrementos del precio, propiamente dichos.

En Alicante, la variación ha sido negativa en un 3,1% ya que según el ayuntamiento, durante el ejercicio 2012 el precio del contrato experimenta una variación negativa, como consecuencia de la desaparición de la dotación a la amortización de la estructura de coste anual del servicio, pues las inversiones quedan totalmente amortizadas.

Cabe destacar también que el Ayuntamiento de Valencia ha prorrogado el contrato durante un año y medio, mediante 5 prórrogas (ver apartado 4.2.4).

4.2.3 ¿Se ha seleccionado la oferta económicamente más ventajosa?

4.2.3.1 ¿Los criterios establecidos en los pliegos aseguran la adjudicación a la oferta económicamente más ventajosa?

En el anuncio de licitación del Ayuntamiento de Alicante figura que la selección del contratista se efectuaría por subasta, cuando se realizó por concurso. Además, los pliegos de cláusulas administrativas no incluyen los criterios de adjudicación ni su ponderación. Hacen referencia a un informe anterior, por lo que además de que se incumple el artículo 67.2 del RG, el procedimiento no garantizó el principio de igualdad, ya que los licitadores no pudieron presentar sus ofertas conociendo estos criterios.

Los ayuntamientos de Castellón y Valencia publicaron los criterios de adjudicación tanto en el anuncio de licitación como en los pliegos.

El cuadro siguiente resume para cada contrato los criterios establecidos y su ponderación:

Criterios de valoración de las ofertas y ponderación	Valencia	Alicante	Castellón
Criterios automáticos u objetivos			
Oferta económica	30,0%	30,0%	52,6%
Otros criterios de juicio de valor o subjetivos			
Nº de depósitos ofertados atendiendo a su disposición geográfica	40,0%		
Mayor número de grúas sobre el mínimo exigido en el pliego	20,0%		
Mejor programa de gestión del servicio	10,0%		
Condiciones propuestas para la implantación de los servicios		30,0%	
Condiciones propuestas para la ejecución de los servicios		30,0%	
Adquisición nuevo depósito		10,0%	
Programa de garantías para la prestación del servicio			26,4%
Estudio económico detallado			10,5%
Propuesta de mejoras referidas al servicio			10,5%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Cuadro 19

El artículo 134 de la ley 30/2007 incorporó la distinción entre los criterios automáticos o evaluables mediante la aplicación de fórmulas y los criterios subjetivos, que son aquellos que se evalúan por los técnicos de los ayuntamientos de acuerdo con su juicio de valor, de forma que si los criterios subjetivos tenían un mayor peso específico que los objetivos debía formarse un comité de expertos para valorar las ofertas.

Valoración criterios automáticos u objetivos

En el contrato de Castellón, que es el único que fue licitado de acuerdo con esta Ley, el criterio precio se ponderó con un 52,6%, si bien esta puntuación se otorgaba, de acuerdo con las cláusulas administrativas, “a la vista de los datos contenidos en el Estudio Económico Detallado” elaborado por los técnicos y no con una fórmula, por lo que este criterio finalmente también resultó subjetivo. Es por ello que se incumplió el artículo 134 de la LCSP ya que no se formó un comité de expertos al que hace referencia el mencionado artículo. En este sentido el ayuntamiento señala que si bien en el pliego no se establece una fórmula para la valoración de las ofertas, son de aplicación criterios puramente matemáticos.

En la valoración de las ofertas de los contratos de Valencia y Alicante, en ninguna de ellas se otorgó al criterio precio una ponderación mayor al 50%, por lo que no se garantizó el principio de economía.

Valoración criterios de juicio de valor o subjetivos

En cuanto a la valoración dada a los criterios subjetivos, no destacan aspectos significativos.

4.2.3.2 ¿Se han valorado correctamente las ofertas en cuanto al precio?

En el Ayuntamiento de Valencia los pliegos para valorar la oferta económica no especificaban la fórmula para asignar la puntuación. No obstante se ha comprobado que en los informes técnicos de valoración de las ofertas se han aplicado fórmulas que garantizan la proporcionalidad de la valoración de las ofertas presentadas respecto al precio.

En los ayuntamientos de Alicante y Castellón sólo se presentó una oferta, y no se valoraron los criterios de adjudicación. No obstante, en el caso de Alicante, el ayuntamiento señala que aunque no se puntuó sí se realizó un informe de valoración de la propuesta que se consideró adecuada y suficiente para la adjudicación del contrato, donde se indica que dicha oferta “tiene la necesaria y suficiente solvencia económica, financiera, técnica y profesional en relación con el objeto del contrato”.

4.2.3.3 ¿Se ha adjudicado a la oferta económicamente más ventajosa?

Como en Alicante y Castellón sólo se presentó un licitador, no hubo opción de adjudicar el contrato a la oferta económicamente más ventajosa.

En el caso de Valencia, el contrato se adjudicó por un procedimiento negociado por declararse el procedimiento abierto anterior desierto. No obstante en el procedimiento negociado se mantuvieron los criterios de selección que se establecieron en el procedimiento abierto. Se presentaron tres ofertas si bien en la que presentaba el porcentaje de baja más pequeño, el informe técnico indicaba que el número de plazas incluidas era muy reducido. El Ayuntamiento de Valencia recabó informes de los servicios implicados valorando las ofertas y realizó una media entre las puntuaciones otorgadas por cada departamento en base a los distintos criterios. Consideramos adecuadamente justificada la elección de la adjudicataria, pues fue la que mayor puntuación obtuvo en dicha valoración.

4.2.4 ¿La prestación del servicio se ha ejecutado conforme a las estipulaciones del contrato?

El Ayuntamiento de Valencia incumplió la cláusula quinta del pliego de cláusulas administrativas del contrato, ya que a la finalización del contrato, en Junta de Gobierno de fecha 19 de octubre de 2012 se acordó una prórroga forzosa de 6 meses, desde el 1 de enero hasta 30 de junio de 2013. Según el contrato, después de esta cláusula forzosa no cabía ninguna otra, sin embargo, posteriormente se acordaron cuatro prórrogas más, lo que supuso que el contrato finalizase el 30 de junio de 2014.

Además, se produjeron los siguientes incumplimientos puestos de manifiesto por los técnicos del ayuntamiento, y que obran en el expediente:

- La falta de ingreso total o parcial diario de la recaudación, e impago de las cuotas de la Seguridad Social por parte de la empresa, que suponen incumplimientos de las obligaciones impuestas en el artículo 4º.II.G del Pliego de Prescripciones Técnicas y de la cláusula 10 del Pliego de Cláusulas Administrativas, tipificados como infracciones muy graves en el citado pliego.
- La situación de concurso de una de las empresas que conforman la UTE, siendo ésta una causa de disolución del contrato de acuerdo con la legislación aplicable al contrato (artículo 111 de la Ley 2/2000 de Contratos de las Administraciones Públicas).

Asimismo, hay que señalar que según el informe de fecha 23 de octubre de 2013, que obra en el expediente, el 30 de septiembre de 2013, el importe total acumulado pendiente de ingreso por parte de la UTE por tasas recaudadas, ascendía a 3.581.465 euros. El 1 de octubre de 2013, se informa que el importe pendiente de pago a la UTE por los servicios prestados al ayuntamiento ascendía a 3.772.158 euros.

En el informe de la IGAV sobre los ingresos de 2013 consta que, durante el ejercicio 2013, se impusieron diversas sanciones a la concesionaria, tanto por dejar de ingresar en el ayuntamiento derechos recaudados por la tasa de retirada de vehículos de la vía pública, como por incumplimientos de sus obligaciones con la Seguridad Social y a la Agencia Estatal de la Administración Tributaria. Se ha solicitado al ayuntamiento información sobre la situación de estas sanciones, sin que hasta la fecha haya sido aportada.

En este sentido, en el ejercicio 2013 esta empresa recaudó 6.658.993 euros. La cantidad de 1.633.460 euros fue ingresada por dicha empresa durante los meses de enero a junio de 2013 y el resto, 5.025.534 euros, se recaudó mediante compensación. La recaudación por parte de esta empresa de la tasa de retirada de vehículos de la vía pública en cuentas

a su nombre no se considera procedente, dado que se trata de recursos públicos que debieron ingresarse en cuentas restringidas de titularidad del ayuntamiento. Ello supone un riesgo significativo para el ayuntamiento, materializado efectivamente en la falta de ingreso comentada por parte de la citada empresa.

Con respecto al contrato del Ayuntamiento de Castellón, se firmó un contrato de servicios de dos años de duración, que se prorrogó por dos años más. La prórroga para el primer año fue aprobada con reparo de la Intervención, ya que no se cumplía lo establecido en la cláusula tercera del pliego de cláusulas administrativas particulares, así como en la estipulación quinta del contrato formalizado, en lo referente a la comunicación de la voluntad de prorrogar el contrato con tres meses de antelación a la finalización del mismo. Al vencimiento de la misma no consta que se haya emitido la preceptiva resolución administrativa de aprobación o denegación de la prórroga del contrato. No obstante, el servicio ha continuado prestándose por la sociedad adjudicataria del contrato inicial.

De acuerdo con el artículo 28 del TRLCSP, las prórrogas deberían de haber sido formalizadas en un documento administrativo. Ni Castellón ni Valencia formalizaron las prórrogas a las que hace referencia este apartado.

En Alicante no se ha observado ninguna incidencia a este respecto.

4.3 Objetivo 3: Eficiencia y calidad en la prestación del servicio de grúa (para los 4 ayuntamientos, tipo 1)

En este apartado se pretende contestar la pregunta que plantea el tercer objetivo:

¿Se ha prestado el servicio de grúa de forma eficiente y con la calidad adecuada en los ayuntamientos seleccionados?

Para dar respuesta a este objetivo se ha dividido el trabajo en los siguientes tres subobjetivos:

4.3.1 ¿Cuáles son los medios para prestar el servicio de grúa?

En este apartado se describen las dotaciones asignadas directamente por los ayuntamientos para la prestación del servicio de grúa, en cuanto a depósitos municipales, vehículos y personal.

4.3.1.1 Depósitos municipales

Los cuadros siguientes resumen, el total de depósitos con que cuenta cada municipio, distinguiendo entre principales e intermedios, así como los metros cuadrados y las plazas que

tienen los mismos, diferenciándolos entre cubiertos y no cubiertos:

Concepto	Valencia	Alicante	Número de depósitos Elx	Castellón
Principales	4	2	1	1
Intermedios	0	0	3	0
Número de depósitos totales	4	2	4	1

Concepto	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
M ² cubiertos	8.422	0	0	300
M ² no cubiertos	43.469	45.626	13.880	7.519
M ² totales	51.891	45.626	13.880	7.819

Concepto	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de plazas cubiertas	0	0	0	30
Nº de plazas no cubiertas	0	1.744	1.151	248
Nº de plazas totales	5.420 (1)	1.744	1.151	278

(1) La información facilitada no distingue entre plazas cubiertas y no cubiertas

Cuadro 20

El siguiente gráfico recoge la información anterior:

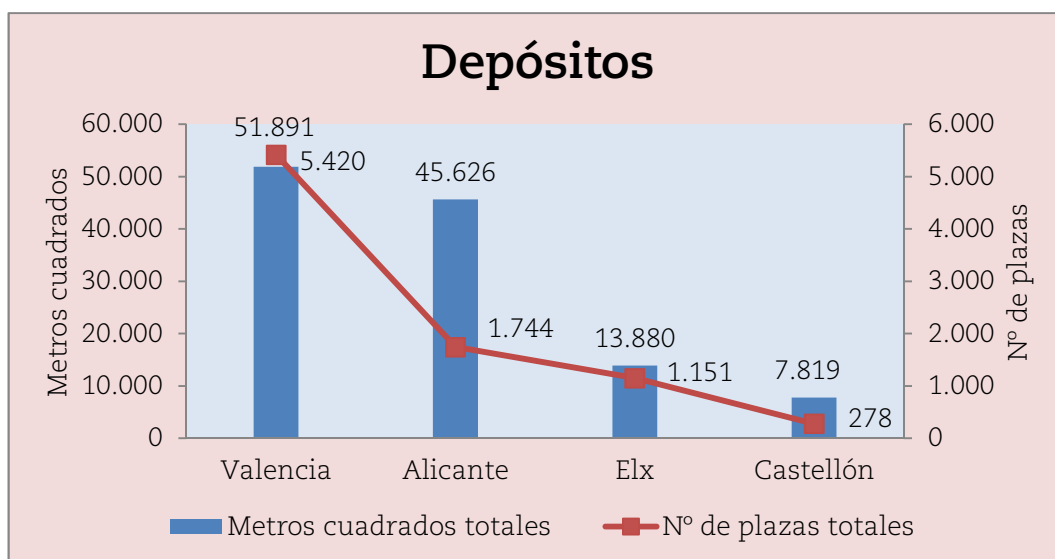


Gráfico 4

Elx y Valencia cuentan con cuatro depósitos cada uno, mientras que Alicante cuenta con dos y Castellón sólo con uno. Sin embargo, en cuanto a la superficie total de los mismos destacan

Valencia y Alicante con 51.891 m² y 45.626 m², respectivamente, pues presentan unas superficies muy superiores a las de los otros municipios.

En cuanto al número de plazas llama la atención el reducido número de plazas con que cuenta Castellón, 278 plazas, frente a las 1.744 plazas de Alicante o las 1.151 de Elx. En el otro extremo, el elevado número de plazas con que cuenta Valencia, 5.420 plazas, se debe a que entre sus depósitos existe uno que alberga los vehículos abandonados con una capacidad de 3.892 plazas.

Superficie por plaza

Esta ratio indica el tamaño promedio de las plazas de los depósitos con que cuenta cada municipio, en m²:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{M}^2 \text{ totales de los depósitos}}{\text{Número totales de plazas}}$$

En el siguiente cuadro se compara la ratio anterior, con lo que se supone sería el tamaño ideal de una plaza del depósito que según conversaciones mantenidas con los responsables de los ayuntamientos para este trabajo, sería de 25 m²:

Concepto	Superficie por plaza			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Superficie por plaza	10	26	12	28
Superficie plaza tipo	25	25	25	25
Exceso/ (defecto) de m ² por plaza	(15)	1	(13)	3

Cuadro 21

Tomando como referencia el tamaño ideal de una plaza, observamos que en Alicante y Castellón, el tamaño de las plazas se aproxima bastante a éste, mientras que en Elx y Valencia son muy inferiores a lo aconsejable. Hay que señalar que esta ratio puede verse influida por el porcentaje que puedan representar las motocicletas sobre el total de plazas.

Tasa de ocupación de los depósitos

Ninguno de los cuatro ayuntamientos dispone de unos registros que permitan conocer el número de vehículos que existían a una fecha determinada, por lo que se decidió realizar un recuento físico a una fecha pre señalada, para poder contrastar así la fiabilidad de los datos facilitados y comprobar el porcentaje de ocupación de los depósitos en un momento determinado.

El siguiente cuadro recoge el número de plazas ocupadas el 15 de julio de 2014, y el porcentaje de ocupación que ello suponía sobre la totalidad de plazas disponibles, con la excepción de Valencia que no pudo realizar el recuento a dicha fecha y lo efectuó el 17 de septiembre de 2014:

Concepto	Datos recuento			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Fecha del recuento	17/09/2014	15/07/2014	15/07/2014	15/07/2014
Ocupación en nº de plazas	312	814	820	208
Nº de plazas totales	5.420	1.744	1.151	278
% ocupación	5,8%	46,7%	71,2%	74,8%

Cuadro 22

El siguiente gráfico resume visualmente los porcentajes de ocupación de los depósitos, a la fecha del recuento:

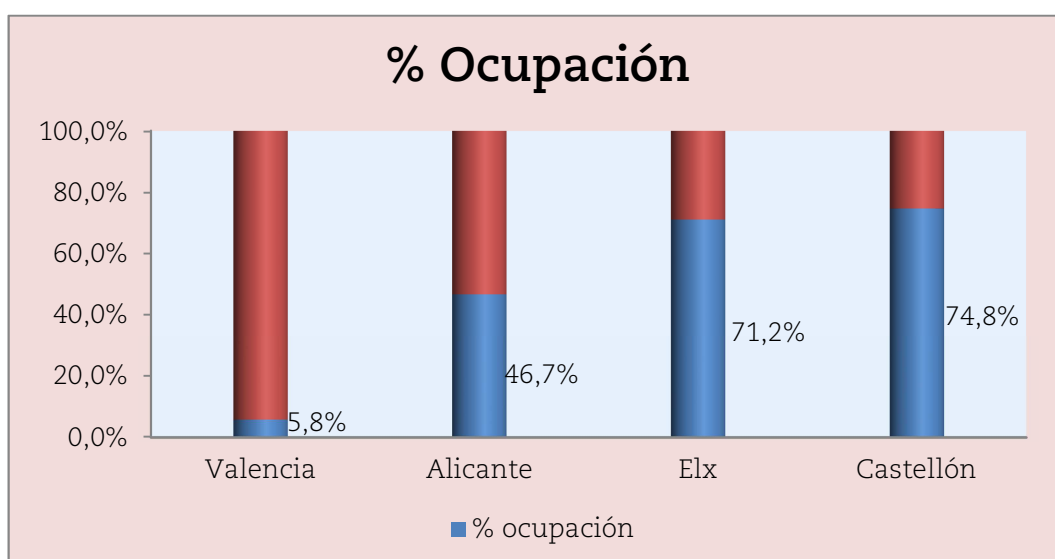


Gráfico 5

En base a la fecha del recuento, los depósitos de Castellón y Elx presentan unos porcentajes de ocupación del 74,8% y 71,2%, respectivamente, los cuales parecen bastante razonables. Por su parte Alicante con un 46,7% de ocupación, muestra indicios de contar con unas instalaciones sobredimensionadas, lo cual deberá corroborarse con ratios adicionales. La ratio obtenida en Valencia del 5,8%, entendemos que se debe más a un error en los datos facilitados, que no ha podido ser aclarado, y puede hacer referencia seguramente a que en el recuento realizado no se incluyeron los vehículos abandonados.

Horarios de los depósitos

Se ha solicitado también a cada ayuntamiento que facilitara el horario de atención al público de cada uno de los depósitos, para realizar las labores de custodia y entrega de vehículos. El siguiente cuadro recoge la media diaria de apertura al público de todos los depósitos:

Concepto	Media diaria horas de apertura de todos los depósitos			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Media diaria de apertura en horas (laborales)	24	20	24	24
Media diaria de apertura en horas (festivos)	24	20	24	24
Media diaria de apertura en horas (totales)	24	20	24	24

Cuadro 23

La media diaria de 20 horas de apertura de los depósitos obtenida en Alicante se debe a que en uno de los dos depósitos sólo se realizan dos turnos de ocho horas cada uno, en vez de las 24 horas que se hacen en los demás, lo que podría perjudicar al usuario. En el resto de ayuntamientos los depósitos están abiertos las 24 horas.

Nº de vehículos del parque móvil por cada plaza de depósito

Para poder estimar si las plazas de depósito que dispone cada ayuntamiento están en proporción a su parque móvil, se ha calculado la siguiente ratio que mide para cada plaza de depósito cuántos vehículos del parque móvil le corresponderían:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Parque automovilístico}}{\text{Número de plazas totales}}$$

El siguiente cuadro recoge el parque automovilístico de cada municipio (considerando vehículos turismo, ciclomotores y motocicletas), así como la ratio calculada:

Concepto	Vehículos de parque móvil por plaza de depósito			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº vehículos parque automovilístico	423.709	194.927	136.026	97.796
Nº vehículos del parque móvil por cada plaza de depósito	78	112	118	352

Cuadro 24

En base a su parque móvil, Castellón sería el municipio de la muestra menor dotado de plazas disponibles en los depósitos municipales, mientras que en Valencia parece que se dan indicios de un exceso de plazas.

4.3.1.2 Vehículos

Grúas

Se ha solicitado a cada ayuntamiento que nos indicase el número de grúas que dispone para realizar el servicio de retirada, así como las horas que realizan a lo largo de la semana. El siguiente cuadro resume la información anterior:

Concepto	Datos sobre grúas			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de grúas real	35	15	14	4
Total horas semanales realizadas por todas las grúas	1.720	1.687	480	208

Cuadro 25

En este caso llama la atención que en Alicante con menos de la mitad de grúas que en Valencia, se realizan prácticamente las mismas horas semanales. Señalar que en Valencia, el adjudicatario no proporcionó información sobre el total de horas semanales realizadas por todas las grúas, por lo que hemos calculado las mismas en base a los turnos establecidos en el pliego de condiciones administrativas, sin que este cálculo haya podido ser confirmado.

Grúas equivalentes

Es por ello que para realizar el cálculo de las diversas ratios de este Informe, se haya utilizado el concepto de grúa equivalente que consiste en considerar que una grúa funciona sólo un turno de ocho horas durante los 7 días de la semana, independientemente de los turnos que realmente realice y así poder homogenizar los distintos usos que se hace de las grúas en cada ayuntamiento, mediante la siguiente ratio:

Ratio =	Total horas semanales de todas las grúas
	8x7

El cuadro siguiente resume el número de grúas equivalentes obtenido, que es el que se va a utilizar en el resto de indicadores que incluya para su cálculo el número de grúas:

Concepto	Número de grúas equivalente			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de grúas equivalente	31	30	9	4

Cuadro 26

En Alicante, el número de grúas equivalentes duplica el número de grúas reales, lo que indica el alto rendimiento de las mismas, ya que al menos todas ellas realizan dos turnos de ocho horas, cada uno, todos los días de la semana.

Por el contrario en las otras tres poblaciones el número de grúas equivalentes es inferior al número de grúas reales, lo que indica que no todas las grúas hacen turnos de ocho horas todos los días de la semana.

Por ello, si bien el número real de grúas es muy superior en Valencia, que tiene 35, al de Alicante, que tiene 15, se observa al calcular esta ratio en base a las horas de funcionamiento de las mismas, que el número de grúas equivalentes es muy similar en las dos poblaciones, 31 en Valencia y 30 en Alicante. Elx cuenta con 9 grúas equivalentes y Castellón con 4.

Uso de las grúas

El siguiente cuadro compara la ratio de vehículos del parque móvil que le corresponden a cada grúa equivalente entre los cuatro ayuntamientos, según la ratio:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Parque automovilístico}}{\text{Nº de grúas equivalentes}}$$

Concepto	Ratio			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de vehículos de parque móvil por grúa equivalente	13.668	6.498	15.114	24.449

Cuadro 27

En base a las grúas equivalentes que dispone cada ayuntamiento y el parque móvil del mismo, en principio una grúa tiene que atender muchos más vehículos en Castellón, 24.449, que en Alicante, 6.498.

Consumo de combustible y plan de mantenimiento

El siguiente cuadro suministra la información relativa al consumo total de combustible de todas las grúas de cada ayuntamiento durante un año y el consumo de éstas por cada 100 kilómetros, así como el combustible utilizado por cada grúa equivalente, durante el mismo periodo de tiempo:

Concepto	Consumo de combustible			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Consumo total de las grúas en litros	116.909	62.466	28.682	6.424
Consumo total por cada grúa equivalente	3.771	2.082	3.187	1.606
Consumo por cada 100 Km	22,0	18,5	18,7	18,0

Cuadro 28

Para elaborar el cuadro anterior se han utilizado las siguientes ratios:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Consumo total de las grúas en litros}}{\text{Nº de grúas equivalentes}}$$

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Consumo total de las grúas en litros}}{\text{Km. anuales realizados por todas las grúas}} \times 100$$

En este apartado destaca el hecho que el consumo total de combustible durante un año por una grúa equivalente es prácticamente el doble o más del doble en Elx y Valencia, respectivamente, que en Castellón.

En cuanto al consumo de combustible resultan significativas las grúas de Valencia que consumen de media 22,0 litros cada 100 kilómetros, mientras que en los otros tres ayuntamientos el consumo ronda en torno a los 18 litros por cada 100 kilómetros.

En el cuestionario dirigido a los ayuntamientos se preguntó si existía un plan de conservación y mantenimiento de vehículos, siendo la respuesta afirmativa en tres de ellos y sólo el Ayuntamiento de Castellón, respondió que no tenía.

Kilómetros realizados

En el siguiente cuadro se trata de comparar los kilómetros que realiza una grúa equivalente a lo largo de un año, así como la media de kilómetros realizados por cada servicio que suponga retirada, es decir, traslado a base y a inmediaciones:

Concepto	Kilómetros			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Kilómetros anuales realizados por todas las grúas	530.963	338.124	153.064	35.689
Kilómetros realizados por grúa equivalente	17.128	11.271	17.007	8.922
Kilómetros por servicio realizado con retirada	8,9	16,0	9,9	6,1

Cuadro 29

En Elx y Valencia es donde más kilómetros realiza una grúa equivalente a lo largo de un año, 17.007 Km y 17.128 Km, respectivamente, si bien es en Alicante donde más kilómetros realiza una grúa equivalente en cada servicio, como media, 16,0 Km. por servicio, casi 2,6 veces más kilómetros que en Castellón.

En principio esto puede explicarse porque en Alicante el depósito principal se encuentra a 9 kilómetros del centro de la ciudad, lo cual no parece muy razonable en términos de eficiencia.

4.3.1.3 Personal

Agentes

Se ha solicitado a los ayuntamientos que facilitaran el número de agentes cuya actividad estuviera relacionada con el servicio de grúa, distinguiendo entre policías locales y agentes de movilidad, así como las horas semanales realizadas por el conjunto de los mismos, tal y como se recoge en el siguiente cuadro:

Concepto	Datos sobre agentes			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº Policías Locales en contacto con el servicio de grúa	1.310	50	1	296
Nº Agentes de movilidad	0	3	20	45
Total nº de agentes	1.310	53	21	341
Total horas semanales de los agentes	742	1.232	840	514

Cuadro 30

Es de destacar el caso de Castellón donde no existe una adscripción directa de agentes al servicio de grúa y el dato facilitado corresponde al total de efectivos del cuerpo. No obstante, el Ayuntamiento ha facilitado la información necesaria para obtener una cifra aproximada del número de horas semanales dedicadas por estos agentes al servicio de grúa, estimando que el 1% del tiempo de dichos efectivos se dedica a la solicitud de trabajos de retirada de vehículos.

En cuanto al Ayuntamiento de Valencia, hay que señalar que según informa el servicio de policía local, existe un grupo prioritario para este fin de, aproximadamente, 10 policías. Además, cualquier policía operativo, aproximadamente 1.300 policías, puede requerir el servicio de grúa para retirar vehículos. Se ha solicitado a dicho servicio que valore el tiempo que puede dedicar un policía local al servicio de grúa, estimándose en un 0,85% de su tiempo. Es de destacar, asimismo, que en el Ayuntamiento de Valencia no existe la figura de agente de movilidad.

Aunque se trate de términos absolutos, llama la atención que Castellón y Valencia que han facilitado el número de horas de los agentes en base a un porcentaje de participación, sean los que menor número de horas semanales realicen.

En el caso de Elx, los agentes de movilidad son los conductores de las grúas y responsables, como agentes de la autoridad, de los enganches y de los arrastres, y no van acompañados en la grúa de ningún empleado de la empresa gestora.

Agentes equivalentes

En cualquier caso, al igual que con en el número de grúas, se ha calculado el número de agentes equivalentes, dividiendo el total de horas semanales que realizan, tanto policías locales como agentes de movilidad, entre 40 horas, para homogeneizar el número de agentes entre los distintos ayuntamientos, por lo que 40 horas semanales equivaldrían a un agente, tal y como se recoge en el siguiente cuadro:

Concepto	Número de agentes equivalentes			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de agentes equivalentes	19	31	21	13

Cuadro 31

Es Alicante el municipio que cuenta con mayor número de agentes equivalente en relación con el servicio de grúa, 31

agentes, seguido de Elx con 21, Valencia con 19 y Castellón con 13.

El número de agentes equivalentes obtenido en Valencia obedece a un cálculo hecho en base a una estimación facilitada por el servicio de policía, y la ratio obtenida no parece guardar coherencia con la obtenida en el resto de ayuntamientos, lo cual da como resultado que todas las ratios calculadas en las que figure el número de agentes equivalentes resulten distorsionadas para el Ayuntamiento de Valencia.

Personal de la empresa

De igual modo se ha solicitado a los ayuntamientos que facilitaran el número de personas que trabajan en la empresa que gestiona el servicio de grúa, así como las horas semanales realizadas por el conjunto de las mismas, tal y como se recoge en el siguiente cuadro:

Concepto	Datos sobre personal empresa			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Total nº de personas de la empresa	95	49	20	15
Total horas semanales del personal de la empresa	0	1.862	640	416

Cuadro 32

Valencia no ha facilitado la información referente al número de horas semanales del personal de la empresa.

Número de personas equivalentes de la empresa

Al igual que con los agentes, se ha calculado el número de personas equivalentes de la empresa, dividiendo el total de horas semanales que realiza el personal de la empresa entre 40 horas, para homogeneizar el número de personas de la empresa entre los distintos ayuntamientos, por lo que 40 horas semanales equivaldrían a una persona, tal y como se recoge en el siguiente cuadro:

Concepto	Número de personas equivalentes de la empresa			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de personas equivalentes de la empresa	-	47	16	10

Cuadro 33

Destaca el elevado número de personas equivalentes de la empresa que trabajan para el Ayuntamiento de Alicante, 47 personas, frente a las 10 y 16 personas que trabajan para los ayuntamientos de Castellón y Elx, respectivamente.

En Valencia no se ha podido calcular esta ratio por la falta de información necesaria para ello.

Ratios

El siguiente cuadro compara la información relativa al número de agentes equivalentes que corresponden a cada grúa, así como la ratio de vehículos del parque móvil que le corresponden a cada agente equivalente:

Concepto	Datos sobre agentes equivalentes			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de vehículos del parque móvil por agente equivalente	22.300	6.288	6.477	7.523
Nº de agentes equivalentes por grúa equivalente	0,6	1,0	2,3	3,3

Cuadro 34

Se ha calculado el número de vehículos del parque móvil que le corresponden a cada agente equivalente siendo similares las ratios obtenidas: en Castellón 7.523, en Elx 6.477 y en Alicante 6.288 vehículos por agente. En Valencia por el motivo comentado anteriormente, esta ratio se dispara.

También se ha calculado la ratio que determina el número de agentes equivalentes por grúa y se observa que mientras que en Alicante hay un agente equivalente por cada grúa, en Elx hay 2,3 y 3,3 en Castellón. En Valencia esta ratio es de 0,6.

Otras cuestiones

En Castellón y Elx, en cada grúa va un agente encargado de supervisar las funciones de enganche y arrastre, mientras que en Alicante y en Valencia, no.

En ninguno de los cuatro ayuntamientos ha entrado en funcionamiento el servicio telemático de grúa, que es un nuevo sistema para la inmovilización o retirada de vehículos, que no precisa que se persone el agente de policía local o agente de movilidad. La denuncia la realiza siempre un agente de la autoridad que comprueba las fotografías remitidas por el personal de la grúa, y ordena o no el arrastre. La autorización se realiza de manera telemática.

4.3.2 ¿Es eficiente el servicio de grúa en función de sus recursos materiales?

Número de servicios

El siguiente cuadro resume, en función de los datos facilitados por cada ayuntamiento, el número de servicios totales que se realizaron durante el año 2012, diferenciándose por tipo de servicio:

Concepto	Número de servicios por tipos							
	Valencia		Alicante		Elx		Castellón	
Nº de vehículos enganchados sin llevar a depósito	15.383		0		401		461	
Nº de vehículos retirados a intermediaciones	5.463		0		4.330		2.095	
Nº de servicios sin retirada a base	20.846	27,7%	0	0,0%	4.731	29,8%	2.556	40,6%
Nº de vehículos retirados a base	49.115		20.658		9.908		3.452	
Nº de vehículos retirados por síntomas de abandono	756		447		119		283	
Nº de vehículos retirados por orden judicial	34		9		73		0	
Nº de inmovilizaciones	4.374		0		1.052		0	
Nº de servicios con retirada a base	54.279	72,3%	21.114	100,0%	11.152	70,2%	3.735	59,4%
Nº de servicios totales	75.125	100,0%	21.114	100,0%	15.883	100,0%	6.291	100,0%

Cuadro 35



Los siguientes gráficos muestran la distribución por tipos de servicios en cada ayuntamiento:

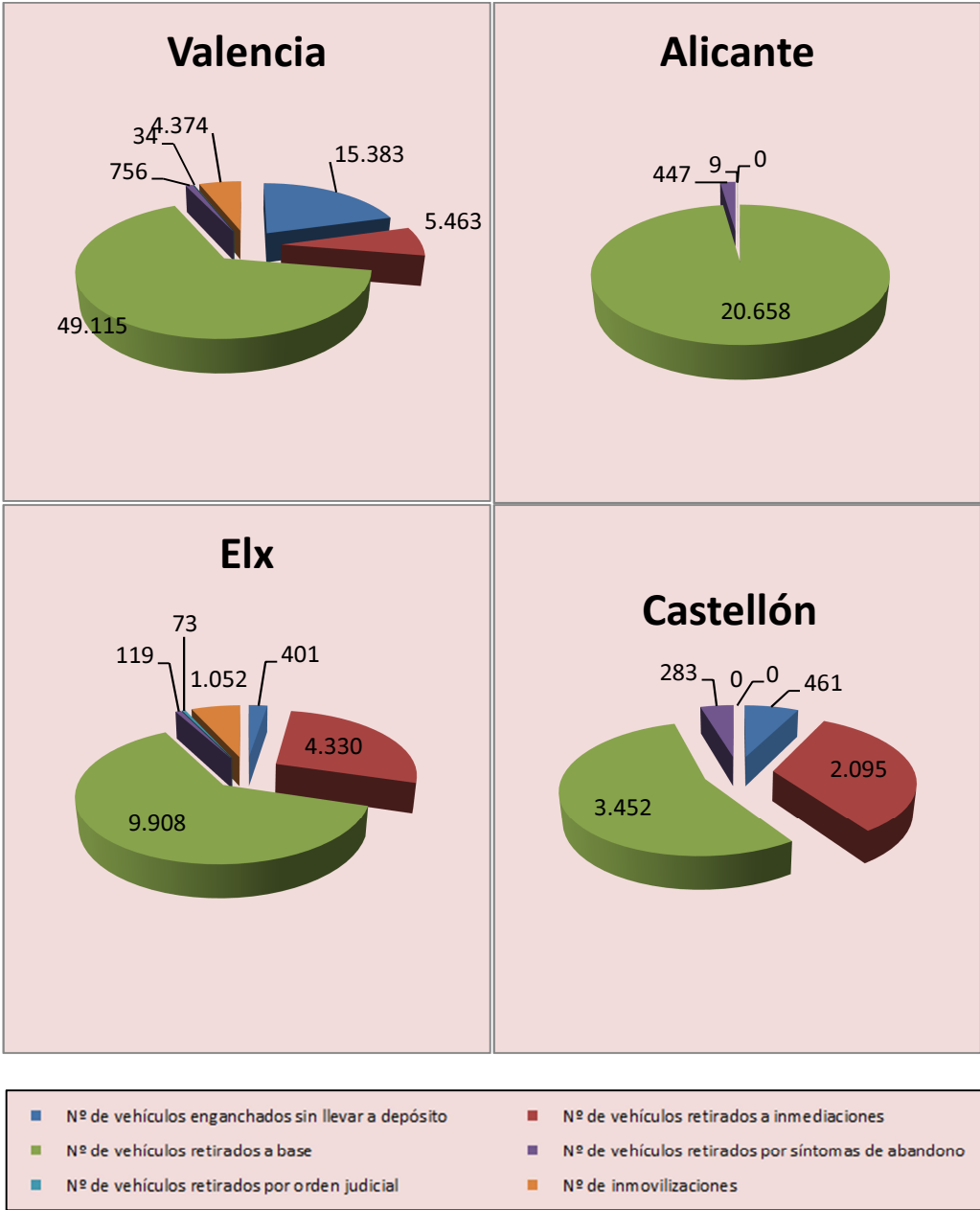


Gráfico 6

Hay que señalar que Alicante no ha podido suministrar la información referente a los servicios que no suponen traslado a depósito ni las inmovilizaciones, y Castellón no dispone de la información referente al número de inmovilizaciones, ni la del número de vehículos retirados por orden judicial. En el caso de Alicante, la imposibilidad de suministrar dicha información, que se considera necesaria para un adecuado control de la gestión del servicio, supone una deficiencia significativa.

Dado que el cuadro anterior se refiere a valores absolutos, y no resulta homogénea la comparación, se ha querido con las siguientes ratios valorar los servicios totales en función del parque automovilístico y también de la población de cada municipio:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Nº de servicios totales}}{\text{Parque automovilístico}} \times 100$$

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Nº de servicios totales}}{\text{Nº de habitantes}} \times 100$$

El siguiente cuadro refleja las ratios obtenidas para cada ayuntamiento:

Concepto	Ratios			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Servicios realizados por cada 100 vehículos del parque móvil	17,7	10,8	11,7	6,4
Servicios realizados por cada 100 habitantes	9,5	6,3	6,9	3,5

Cuadro 36

El siguiente gráfico recoge la información anterior:

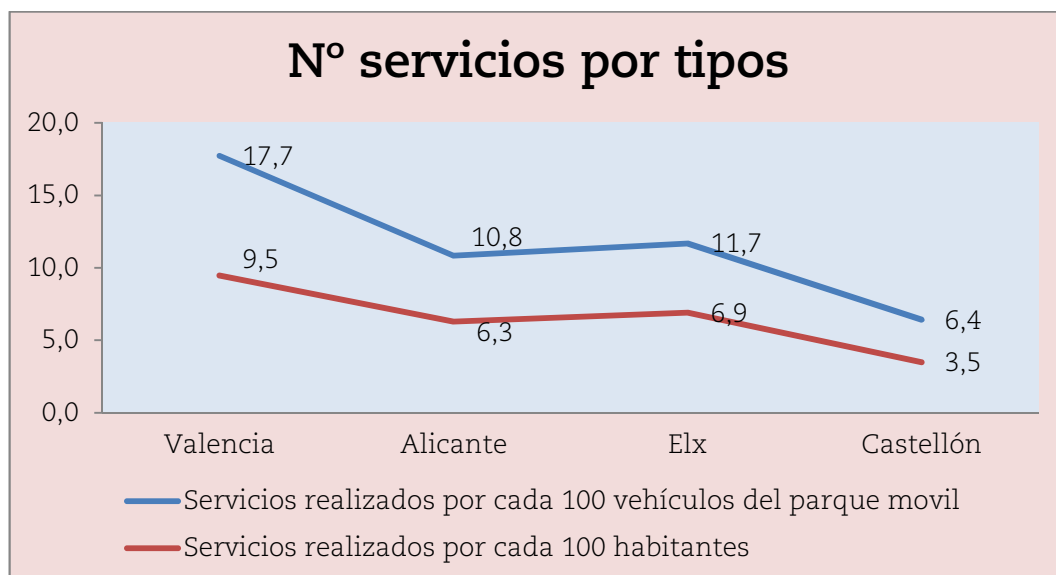


Gráfico 7

Para ambas ratios se reproduce el mismo orden en el número de servicios realizados. Valencia es el ayuntamiento en el que más servicios se realizan, tanto en función del número de vehículos, como en función del número de habitantes, seguido de Elx, Alicante y Castellón, por ese orden.

A continuación se recoge una media de los servicios que realiza al día el servicio de grúa distinguiendo entre servicios totales y aquellos que implican la retirada del vehículo a la base, por una u otra causa, y que suponen entradas en los depósitos:

Concepto	Media servicios realizados al día			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Media del nº de servicios diarios totales	206	-	44	17
Media del nº de servicios diarios con retirada a base (1)	149	58	31	10
% de los servicios con retirada a base sobre el total	72,3%	-	70,2%	59,4%

(1) Incluidos servicios de retirada por síntoma de abandono, por orden judicial e inmovilizaciones

Cuadro 37

En Valencia se realiza como media 206 servicios de grúa al día, seguido de Elx con 44 y por último Castellón con 17 servicios al día. De éstos, los servicios con retirada a base representan el 72,3% de los servicios en Valencia, el 70,2% en Elx, y el 59,4% en Castellón. Alicante no ha podido dar información referente al número de servicios sin retirada a base.

En base al cuadro anterior podemos calcular el porcentaje de ocupación que suponen los vehículos retirados al depósito durante un día, sobre el total de las plazas disponibles en los mismos, según la ratio:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{Media del nº de servicios diarios con retirada a base}}{\text{Nº de plazas totales}}$$

El siguiente cuadro recoge la información anterior:

Concepto	% de ocupación que suponen los vehículos retirados en el día			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
% de ocupación	2,7%	3,3%	2,7%	3,6%

Cuadro 38

Esta ratio se ha calculado para valorar si las dimensiones de los depósitos son adecuadas al volumen de retirada a base que se hace en un día, observando que en todos ellos suponen porcentajes muy similares.

Asimismo, hay que tener en cuenta que para su cálculo se ha supuesto que no ha habido salidas del depósito durante ese día.

Cabe señalar en este punto que se solicitó en el cuestionario a los cuatro ayuntamientos diversa información relativa a las salidas y a la rotación de plazas, y salvo en Elx, la información obtenida no resultó adecuada para su análisis, denotando una deficiencia de control interno.

Ratios

Al no disponer Alicante de información sobre el número de servicios sin retirada a depósitos, en el cálculo de las ratios de este subapartado se ha considerado como número de servicios exclusivamente los que suponen retirada a base, y así poder valorar más adecuadamente la eficiencia del servicio.

- Nº de servicios, con retirada a base, realizados por cada grúa equivalente

El siguiente cuadro compara la ratio de los servicios con retirada a base, realizados por una grúa equivalente a lo largo de un año, entre los cuatro ayuntamientos:

Concepto	Servicios por grúa equivalente			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de servicios, con retirada a base, realizados por cada grúa equivalente	1.751	704	1.239	934

Cuadro 39

El gráfico siguiente recoge la información anterior, comparándola con la media de los cuatro ayuntamientos:

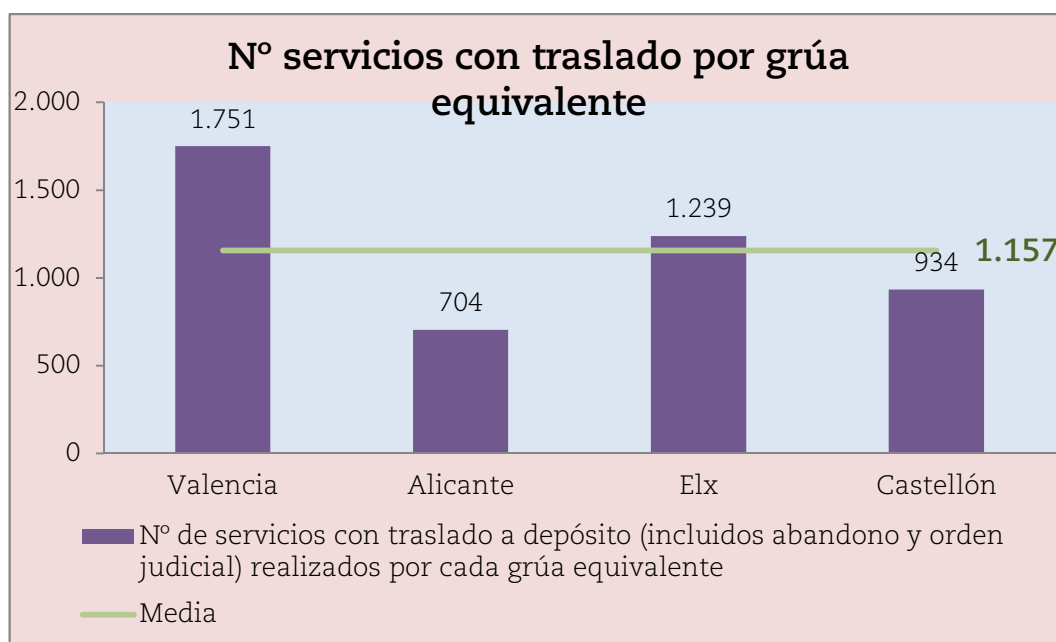


Gráfico 8

Las grúas de Valencia con una media de 1.751, son las que más servicios con retirada a base realizan por grúa equivalente durante un año, frente a los 704 servicios realizados por una grúa equivalente en Alicante. Esta ratio disminuye en Alicante, debido al elevado número de grúas equivalentes con que cuenta.

Castellón y Elx, presentan unas ratios de 934 y 1.239 servicios realizados al año por grúa equivalente, respectivamente.

- Nº de servicios, con retirada a base, realizados por cada agente equivalente

El siguiente cuadro resume el número de servicios con retirada a base, realizado por cada agente equivalente:

Concepto	Servicios por agente equivalente			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de servicios, con retirada a base, realizados por agente equivalente	2.857	681	531	287

Cuadro 40

El gráfico siguiente recoge la información anterior, comparándola con la media de los cuatro ayuntamientos:

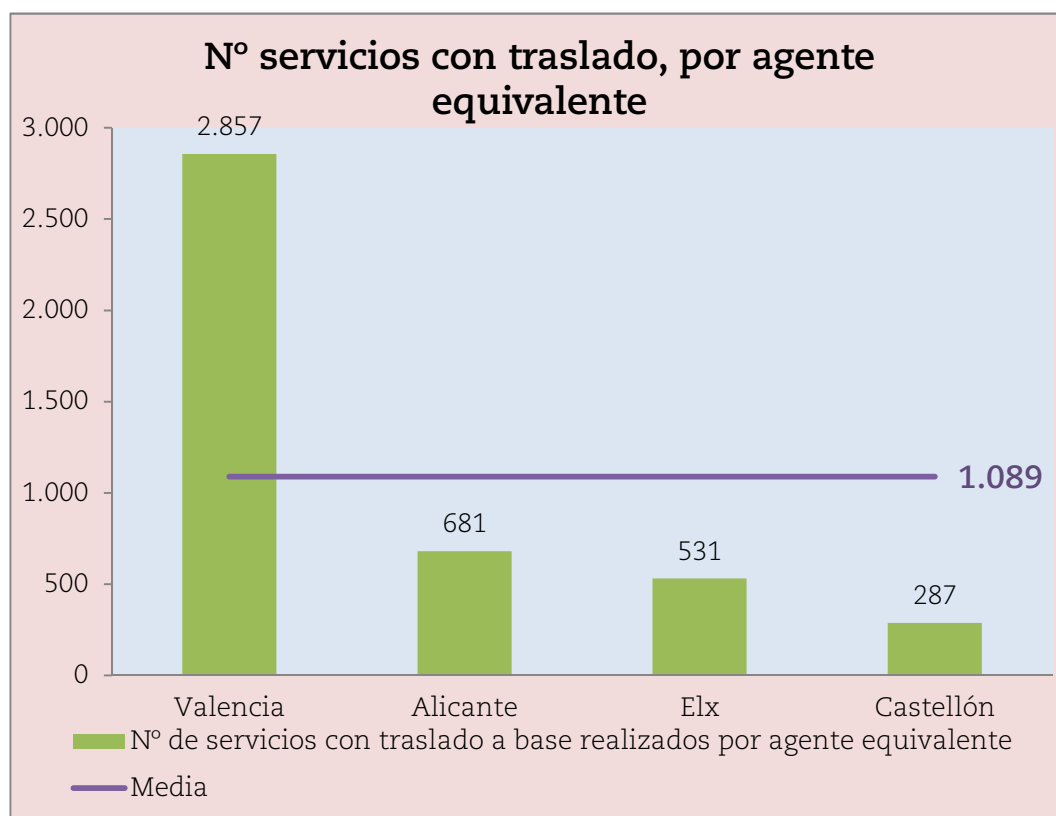


Gráfico 9

Se ha calculado el número de servicios que realiza como media durante un año cada agente equivalente, obteniendo que en Alicante cada agente equivalente realiza 681 servicios al año, 531 en Elx y 287 en Castellón. En el caso de Alicante, el hecho de que además cuente con el mayor número de agentes equivalentes, reafirma la ratio obtenida.

En Valencia, nuevamente la ratio obtenida se aleja de la media de los otros tres ayuntamientos, porque, como según se ha indicado anteriormente, el dato obtenido sobre el número de agentes equivalentes, no parece razonable.

- N° de servicios, con retirada a base, realizados por cada persona equivalente de la empresa

El siguiente cuadro resume el número de servicios con retirada a base, realizado por cada persona equivalente de la empresa que gestiona el servicio de grúa:

Concepto	Servicios por persona equivalente de la empresa			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
N° de servicios, con retirada a base, realizados por persona equivalente de la empresa	-	449	697	374

Cuadro 41

El gráfico siguiente recoge la información anterior, comparándola con la media de los cuatro ayuntamientos:

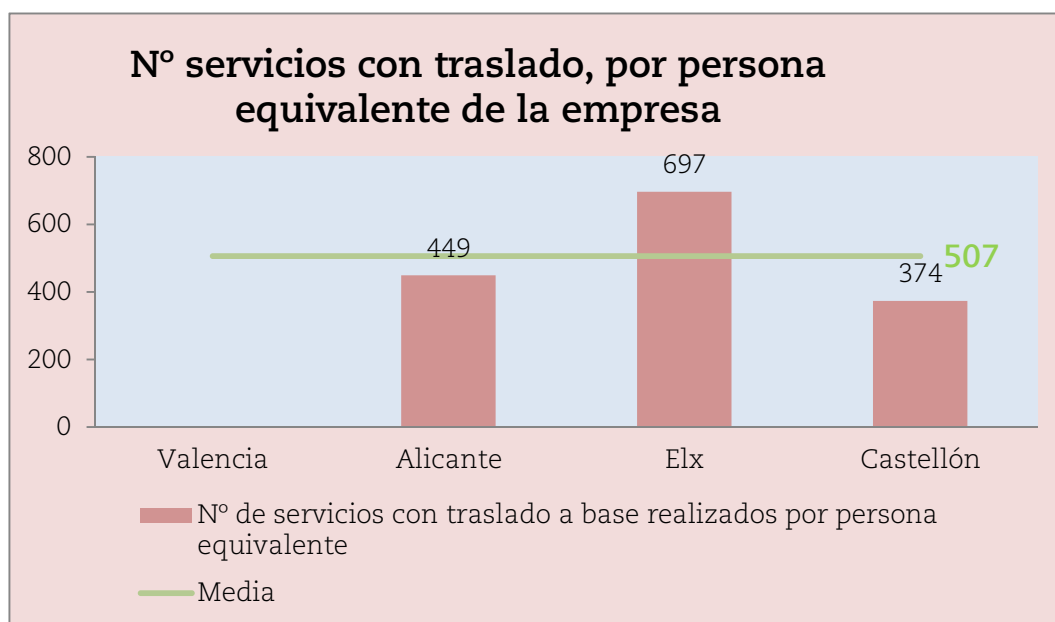


Gráfico 10

Se ha calculado el número de servicios que realiza como media durante un año cada persona que trabaja en la empresa encargada de gestionar el servicio, obteniendo que en Elx cada persona de la empresa interviene en la realización de 697 servicios al año, 449 en Alicante y 374 en Castellón. Cabe señalar que en Valencia no se ha

podido obtener el número de personas equivalentes y por tanto calcular esta ratio.

Otros aspectos

Según el artículo 85.3 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial se ha de comunicar al interesado la retirada del vehículo antes de las 24 horas de haberse producido ésta a través de la Dirección Electrónica Vial, si bien ello sólo se produce, según se nos indica, en el Ayuntamiento de Elx. En este sentido, el Ayuntamiento de Elx señala que, cuando se retira el vehículo se coloca una pegatina informativa, para que el interesado lo sepa, pudiéndose poner en contacto telefónico con el personal del depósito municipal o de la policía local que le informarán al respecto de su localización.

4.3.3 ¿La calidad del servicio es aceptable?

4.3.3.1 Control del Ayuntamiento

En el cuestionario se preguntó a los cuatro ayuntamientos si se evaluaba la cantidad, calidad y coste del servicio mediante indicadores, siendo la respuesta negativa en todos ellos. No obstante hay que tener en cuenta lo indicado en el apartado 4.1.5, referente al Ayuntamiento de Elx donde se señala que el mismo incluyó indicadores referentes al servicio de grúa en la Cuenta General de 2013, cumpliendo así con la obligación de incluir los indicadores de gestión en la memoria tal como indica la ICAL.

Los ayuntamientos de Alicante y Valencia indican que tienen establecidos protocolos de actuación que garantizan la calidad del servicio, mientras que Castellón y Elx señalan que no los tienen.

Según se indica en los cuestionarios de los tres ayuntamientos con contrato, se comprueba que los servicios facturados por la empresa concesionaria coinciden con los efectivamente prestados, si bien en Alicante no se deja constancia de las comprobaciones o controles realizados, mientras que en Castellón y Valencia nos indican que si lo hacen. En este punto cabe observar que en Alicante no se ha podido verificar esta afirmación pues las facturas no detallan el número de servicios realizados mensualmente y que en Castellón el número de servicios facilitado no coincidía con el que figuraba en las facturas.

Según se indica en los cuestionarios de Alicante, Castellón y Valencia, los pliegos de condiciones tienen establecido algún tipo

de control de la prestación del servicio de grúa, circunstancia que ha sido verificada por esta Sindicatura con la documentación contractual revisada.

En el siguiente cuadro se resume en base a la información facilitada en los cuestionarios, el número de personas que el ayuntamiento dedica a actuaciones de control en la prestación del servicio de grúa, así como el tipo de dedicación, parcial o total, que destina a dicha tarea:

Concepto	Gastos servicio de grúa 2012			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Nº de plazas	5	1	1	2
Tipo de dedicación	Parcial	Parcial	Parcial	Parcial

Cuadro 42

4.3.3.2 Cobertura adecuada del riesgo que implica la prestación del servicio

Se ha solicitado a cada ayuntamiento que facilitara las pólizas de seguro por las instalaciones de la concesión y por responsabilidad civil, así como la última prima pagada de los riesgos asegurados.

Los cuadros siguientes resumen los datos más significativos de ambas pólizas para cada ayuntamiento:

Concepto	Póliza de las instalaciones de la concesión			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Fecha	No facilitado	15/01/2013	30/09/2013	01/07/2014
Importe prima	7.631	52.925	2.493	5.733
Periodo cobertura	No facilitado	31/12/2011 a 31/12/2012	01/10/2013 a 31/12/2014	23/07/2014 a 23/07/2015
Se aporta póliza	No	Sí	Sí	Sí
Se aporta prima pagada	No	Sí	Sí	Sí

Cuadro 43

Concepto	Póliza de responsabilidad civil			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Fecha	No facilitado	15/01/2013	01/01/2014	16/07/2014
Importe prima	59.546	52.925	1.853	1.676
Periodo cobertura	No facilitado	31/12/2011 a 31/12/2012	01/01/2014 a 01/01/2015	17/07/2014 a 17/07/2015
Se aporta póliza	No	Sí	Sí	Sí
Se aporta prima pagada	No	Sí	Sí	Sí

Cuadro 44

La póliza de responsabilidad civil cubre los riesgos derivados de la retirada de vehículos de la vía pública y su traslado al depósito, y garantiza el pago de las indemnizaciones que puedan resultar por los daños personales, materiales y sus perjuicios, que tengan su origen en la explotación del servicio.

Alicante dispone de una única póliza de responsabilidad civil general, que cubre ambos conceptos. Se ha revisado la póliza y se ha comprobado que incluye la cobertura de las instalaciones.

Elx ha conseguido rebajar sus primas, incluyendo determinadas franquicias en los riesgos asegurados.

La única información facilitada por Valencia corresponde al importe de las primas pagadas, si bien no se aportan los recibos correspondientes a las mismas ni las pólizas.

4.3.3.3 Facilidades para el pago de tasas

El siguiente cuadro resume las distintas formas de pago que tiene habilitadas cada ayuntamiento para el cobro de la tasa por retirada de vehículos:

Concepto	Formas de pago habilitadas			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
En metálico en las dependencias	Sí	Sí	Sí	Sí
A través de tarjeta de crédito	Sí	Sí	Sí	Sí
En ruta	Sí	Sí	Sí	Sí
En entidades bancarias	No	No	No	No
En cajero automático	No	Sí	No	No

Cuadro 45

Todos los ayuntamientos permiten pagar las tasas por retirada de vehículos de la vía pública en metálico y tarjeta de crédito, en el momento de recoger el vehículo del depósito y también en ruta, cuando un vehículo ha sido enganchado pero el conductor llega antes de que se lleve la grúa el vehículo al depósito.

El Ayuntamiento de Alicante también tiene habilitado el pago mediante cajero automático.

4.3.3.4 Regulación reglamentaria del servicio

Se ha preguntado a los cuatro ayuntamientos si cuentan con un reglamento del servicio de grúas siendo afirmativa la respuesta en los ayuntamientos de Alicante, Castellón y Elx. Valencia no ha facilitado información al respecto.

En el caso de Elx se ha comprobado que no existe un reglamento como tal del servicio, sin embargo cuenta con una ordenanza aprobada por el Ayuntamiento que regula el funcionamiento del servicio, siendo el objeto de la misma el establecer las condiciones técnico económicas de funcionamiento del servicio de retirada y traslado al depósito de vehículos, y de las relaciones entre los órganos municipales y la empresa municipal, encargada de prestar el referido servicio. Además el Ayuntamiento cuenta con la ordenanza fiscal que establece la tasa por la prestación del servicio de recogida de vehículos de la vía pública.

4.4 **Objetivo 4: Costes e ingresos derivados de la prestación del servicio de grúa (para los 4 ayuntamientos, tipo 1)**

En este apartado se trata de dar respuesta a la pregunta que plantea el cuarto objetivo: ¿Los costes e ingresos derivados de la prestación del servicio de grúa son homogéneos y razonables?

Para dar respuesta a este objetivo se ha dividido el trabajo en los siguientes cinco subobjetivos:

4.4.1 **¿Los ingresos obtenidos por el servicio de grúa son uniformes en los distintos ayuntamientos?**

4.4.1.1 *Desglose extracontable de los ingresos*

En el cuestionario se preguntó a los cuatro ayuntamientos si podían detallar los ingresos por la tasa de retirada de vehículos, diferenciándolos por tipo de servicio. Tan solo el Ayuntamiento de Elx ha contestado afirmativamente a esta respuesta, y ha aportado dicho desglose, tal y como recoge el cuadro siguiente, en euros:

Concepto	Desglose de Ingresos por tipo de servicio			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Inmovilizaciones			81.842	
Servicios de enganche sin traslado a depósito			27.652	
Servicios de vehículos retirados a inmediaciones			0	
Servicios de vehículos retirados a base			596.405	
Servicios de vehículos retirados por síntomas de abandono			3.674	
Servicios de vehículos retirados por orden judicial			3.323	
Total	5.386.695	1.725.340	712.896	447.757

Cuadro 46

La imposibilidad de suministrar dicho desglose por el resto de ayuntamientos, supone una deficiencia de información que se considera necesaria para un adecuado control de la gestión del servicio.

Es por ello que no se ha podido realizar esta comparación por tipo de servicio.

Según la información facilitada en ninguno de los cuatro ayuntamientos se cobra la tasa por la retirada de vehículos a inmediaciones.

4.4.1.2 Ingresos extraordinarios

Por otra parte se ha solicitado a los ayuntamientos que facilitaran el importe de los ingresos extraordinarios originados por la gestión del servicio de grúa, tales como la enajenación de los vehículos abandonados, así como el tratamiento dado a los mismos, según se resume en el siguiente cuadro en euros:

Concepto	Ingresos extraordinarios			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Importe ingresos extraordinarios	289.525	71.060	75.252	33.555
Total ingresos grúa (incluidos ingresos extraordinarios)	5.676.220	1.796.400	788.148	481.312
% de ingresos extraordinarios sobre el total ingresos de grúa	5,1%	4,0%	9,5%	7,0%
¿Qué tratamiento se les da a estos ingresos?	Mayor ingreso	Mayor ingreso	Menor gasto	Mayor ingreso
La empresa concesionaria es la beneficiaria de estos ingresos	No	No	No	No

Cuadro 47

Elx es el único ayuntamiento que considera los ingresos extraordinarios como un menor gasto y también es el ayuntamiento en el que este tipo de ingresos representa el porcentaje más elevado sobre el total de los ingresos, un 9,5%.

Según la información facilitada por los ayuntamientos, en ningún caso la concesionaria es la beneficiaria de estos ingresos.

4.4.1.3 Ingresos medios

Se han calculado las siguientes ratios de ingresos, sin incluir los ingresos extraordinarios, para poder establecer comparaciones entre los distintos ayuntamientos.

Ingresos por servicio

La siguiente ratio calcula el ingreso medio que reporta al ayuntamiento la realización de un servicio de grúa, tanto sin incluir como incluyendo los ingresos extraordinarios, tal y como refleja el siguiente cuadro, en euros:

Concepto	Ingresos por servicio			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Sin ingresos extraordinarios	72	82	45	71
Con ingresos extraordinarios	76	85	50	77

Cuadro 48

Sin tener en cuenta los ingresos extraordinarios, Alicante es el Ayuntamiento que mayores ingresos obtiene por cada servicio que realiza, 82 euros por servicio, seguido de Valencia y Castellón con unos ingresos por servicio de 72 y 71 euros, respectivamente. La ratio por servicio obtenida en Alicante, es la más elevada debido también a que este Ayuntamiento no ha facilitado el dato sobre el número de servicios realizados sin retirada a base y por eso presenta un denominador inferior al que correspondería. Elx con 45 euros, es el que menos ingresos obtiene por servicio, seguramente debido a que su tarifa de retirada es de las más reducidas de los cuatro ayuntamientos, y a que tal como se indica en el apartado 4.4.3.3, se realizan un número muy elevado de arrastres que no se cobran a los usuarios, por estar fundamentados en actividades que se organizan en la ciudad e implican desalojar las vías públicas de vehículos (actividades deportivas y otro tipo de actos).

Ingresos por depósito

La siguiente ratio calcula el ingreso medio que obtiene el ayuntamiento por la realización del servicio de grúa por los depósitos, medido tanto por cada m² como por cada plaza, tal y como refleja el siguiente cuadro, en euros:

Concepto	Ingresos por depósito			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Por m ²	104	38	51	57
Por plaza	994	989	619	1.611

Cuadro 49

Los ingresos obtenidos por cada m² de los depósitos oscilan entre los 38 euros/m² de Alicante y los 104 euros/m² de Valencia. Los ingresos por m² obtenidos en Castellón y Elx, son muy similares, 57 y 51 euros por m², respectivamente.

Por su parte los ingresos que se obtienen por cada plaza de los depósitos oscilan entre los 619 euros de Elx y los 1.611 euros de Castellón. Alicante y Valencia obtienen unos ingresos por plaza muy similares, 989 y 994 euros por plaza, respectivamente.

Ingresos por grúa equivalente

La siguiente ratio calcula el ingreso medio que reporta al ayuntamiento la realización del servicio de grúa por cada grúa equivalente que tiene el municipio, según el siguiente cuadro, en euros:

Ingresos por grúa equivalente			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
173.764	57.511	79.211	111.939

Cuadro 50

Es Valencia el Ayuntamiento que genera más ingresos por grúa equivalente, 173.764 euros, seguido de Castellón con 111.939 euros, Elx con 79.211 euros y Alicante con 57.511 euros de ingreso por grúa equivalente.

Ingreso por agente equivalente

La siguiente ratio calcula el ingreso medio anual que reporta al ayuntamiento la realización del servicio de grúa por cada agente equivalente relacionado con el servicio, según el siguiente cuadro, en euros:

Ingresos por agente equivalente			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
283.510	55.656	33.947	34.443

Cuadro 51

Cada agente equivalente de Alicante genera unos ingresos por el servicio de grúa de 55.656 euros, mientras que en Castellón y Elx se obtienen unos ingresos por agente equivalente muy semejantes, de 34.443 y 33.947 euros, respectivamente. En Valencia, la ratio obtenida no es comparable al resto de ayuntamientos, por los motivos explicados en el apartado 4.3.1.3.

4.4.2 ¿Las tarifas por el servicio de grúa son similares a las de los ayuntamientos de otras comunidades autónomas?

Para cada uno de los ayuntamientos de la muestra se han seleccionado dos capitales de provincia dentro del territorio nacional, con una población similar a la del ayuntamiento auditado.

Para cada una de ellas se ha obtenido la ordenanza municipal con las tarifas vigentes en el año 2012 para el servicio de grúa.

Dada la gran variedad de tarifas establecidas en la ordenanza de cada municipio, y para intentar comparar si la tasa que cobra cada ayuntamiento a sus ciudadanos por el servicio de grúa es homogénea con los ayuntamientos de otras comunidades autónomas, se ha elegido la tarifa aplicable al coche más vendido en el año 2012, que tenía una tara de 1.310 Kg., distinguiendo entre los servicios de enganche y de enganche con traslado a base.

El cuadro siguiente compara, en euros, ambas tarifas de los 4 ayuntamientos con las tarifas de las dos ciudades homogéneas elegidas para cada uno de ellos:

Concepto	Tarifas aplicables a un vehículo con una tara de 1310 Kg.											
	Valencia	Sevilla	Zaragoza	Bilbao	Alicante	Córdoba	Elx	Oviedo	Santa Cruz de Tenerife	Zamora	Castellón	Burgos
Enganche sin llevar al depósito:	38	50	88	47	50	55	65	41	35	15	60	30
Enganche llevando al depósito:	146	99	176	100	100	111	65	82	69	30	112	60
Diferencia porcentual entre ambas tarifas	284,2%	98,0%	100,0%	112,8%	100,0%	101,8%	0,0%	100,0%	97,1%	100,0%	86,7%	100,0%

Cuadro 52

El siguiente gráfico resume la información anterior por grupos homogéneos de población:

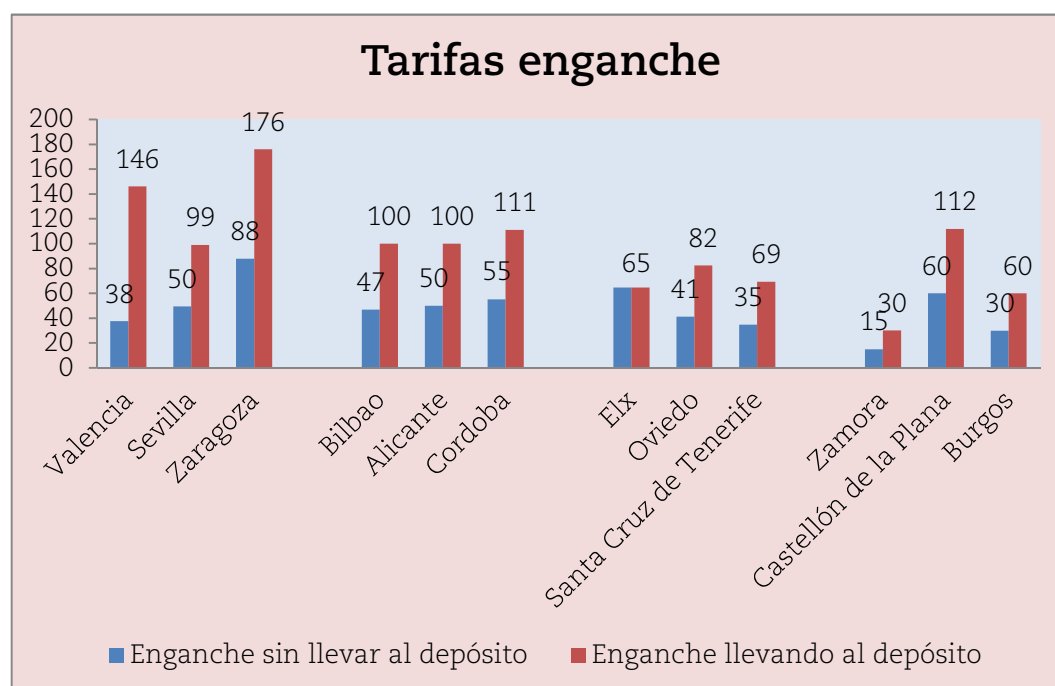


Gráfico 11

Del cuadro y gráfico anteriores llaman la atención los siguientes aspectos:

- El grupo de Valencia, que se ha comparado con Sevilla y Zaragoza, presenta unas tarifas bastante dispares siendo Zaragoza la ciudad donde se cobran las tasas más elevadas. Valencia aplica la tarifa más reducida del grupo para los enganches sin llevar a depósito, y una tarifa intermedia para los enganches con retirada a base.
- El grupo de Alicante, que se ha comparado con Bilbao y Córdoba, presenta unas tarifas bastante similares para las tres ciudades, si bien es Bilbao la que las tiene más reducidas y Córdoba las más elevadas, aplicando Alicante tarifas intermedias entre ambas.
- El grupo de Elx, que se ha comparado con Oviedo y Santa Cruz de Tenerife, también presenta unas tarifas bastante similares para las tres ciudades, si bien en el servicio de enganche Santa Cruz de Tenerife tiene la más reducida y Elx la más elevada. Para la tarifa de enganche llevando a depósito, Elx tiene la más reducida y Oviedo la más elevada.
- Finalmente el grupo de Castellón que se ha comparado con Zamora y Burgos presenta unas tarifas bastante dispares para las tres ciudades. Zamora presenta las tarifas más reducidas de las tres. Por su parte Burgos aunque aplica unas tarifas que son el doble de las de Zamora, son la mitad que las tarifas que se aplican en Castellón, por lo que Castellón es el municipio del grupo donde las tarifas aplicadas son más elevadas.
- A nivel global, las tarifas del servicio de enganche oscilan entre los 15 euros de Zamora y los 88 euros que cuesta el mismo servicio en Zaragoza, es decir, un 486,7% más caro.
- Por su parte las tarifas por enganche con retirada a depósito oscilan entre los 30 euros de Zamora, y los 176 euros de Zaragoza, es decir, un 486,7% más caro. En este tipo de servicio se reproduce exactamente el mismo patrón que en el servicio anterior; Zamora presenta las tarifas más bajas y Zaragoza las más elevadas, y la diferencia porcentual entre ambas es idéntica para los dos servicios.

4.4.3 ¿Los costes son homogéneos en los distintos ayuntamientos?

4.4.3.1 Importe de los gastos

El siguiente cuadro resume el importe de gastos por el servicio de grúa correspondiente a cada ayuntamiento calculados en base a lo expuesto en el apartado 3.4, en euros:

Gastos servicio de grúa 2012			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
7.559.731	2.469.051	1.131.481	516.164

Cuadro 53

Para que la comparación de los gastos pudiera resultar homogénea entre los distintos ayuntamientos, pues el gasto está en función de diversos componentes, se han calculado una serie de costes medios.

4.4.3.2 Costes medios

Coste por servicio

La siguiente ratio calcula el coste medio que supone para el ayuntamiento realizar un servicio de grúa, tal y como refleja el siguiente cuadro, en euros:

Coste por servicio			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
101	117	71	82

Cuadro 54

Del cuadro anterior se desprende que en Alicante la realización de un servicio de grúa supone un gasto medio de 117 euros frente a los 71 euros que le cuesta realizar el mismo tipo de servicio al Ayuntamiento de Elx. Los ayuntamientos de Valencia y Castellón reflejan unos costes medios de 101 y 82 euros por servicio, respectivamente. Al igual que en el apartado de ingresos, la ratio de Alicante se eleva al no poder contemplar en su cálculo el número de servicios sin retirada a base.

Coste por depósito

La siguiente ratio calcula el coste medio que supone para el ayuntamiento cada m² de los depósitos, así como cada plaza en los mismos, según el siguiente cuadro:

Concepto	Coste por depósito			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Por m ²	146	54	82	66
Por plaza	1.395	1.416	983	1.857

Cuadro 55

Si se calcula el coste medio de los depósitos en base a los m² de los mismos, es en Valencia donde se produce el coste más elevado, 146 euros, frente a los 54 euros por m² que se dan en Alicante. Castellón y Elx, presentan unos costes de 66 y 82 euros, respectivamente.

Si se calcula el coste de los depósitos en base al número de plazas es en Castellón donde se obtiene el coste por plaza más elevado, 1.857 euros, mientras que Alicante presenta unos costes por plaza de 1.416 euros y Valencia de 1.395 euros. En Elx el coste de cada plaza de los depósitos, es de 983 euros.

Coste por grúa equivalente

La siguiente ratio calcula el coste medio que supone para el ayuntamiento realizar el servicio de grúa por cada grúa equivalente que tiene el municipio, según el siguiente cuadro:

Coste por grúa equivalente			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
243.862	82.302	125.720	129.041

Cuadro 56

A la vista del cuadro anterior llama la atención el elevado coste que se obtiene en Valencia por cada grúa equivalente, 243.862 euros. Aunque muy inferiores al de Valencia, también en Elx y Castellón los costes por grúa equivalente son elevados, 125.720 y 129.041 euros, respectivamente. Alicante presenta un coste de 82.302 euros, por grúa equivalente, el más bajo de los cuatro ayuntamientos.

Coste por agente equivalente

La siguiente ratio calcula el coste medio que supone para el ayuntamiento la realización del servicio de grúa por cada agente equivalente que tiene el municipio, según el siguiente cuadro:

Coste por agente equivalente			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
397.881	79.647	53.880	39.705

Cuadro 57

El coste del servicio de grúa por agente equivalente más reducido se produce en Castellón, 39.705 euros. La misma ratio calculada en Elx es de 53.880 euros y ésta prácticamente se duplica en Alicante, donde se obtiene un coste por agente equivalente de 79.647 euros. La ratio obtenida en Valencia no es comparable al resto de ayuntamientos, por los motivos expuestos anteriormente.

4.4.3.3 Coste de los servicios de los que no se cobra tasa

Asimismo se solicitó un desglose de los gastos, entre gastos correspondientes a servicios que se recuperan a través de la tasa y gastos que no se recuperan. En concreto los servicios por los que no se cobra tasa son por las retiradas a inmediaciones, las retiradas por síntomas de abandono y las retiradas por orden judicial. Tan sólo Castellón y Elx han facilitado esta información, según se desprende del siguiente cuadro:

Concepto	Desglose gastos servicio de grúa 2012			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Gastos correspondientes a servicios que se recuperan a través de la tasa	-	-	685.550	476.392
Gastos correspondientes a servicios que no se recuperan a través de la tasa	-	-	445.930	39.772
% de los servicios que no se recuperan a través de la tasa sobre los gastos totales del servicio de grúa	-	-	39,4%	7,7%

Cuadro 58

Llama la atención que en Elx los servicios que no se recuperan a través de la tasa representan un 39,4% sobre los gastos totales del servicio de grúa, lo que supone un porcentaje bastante representativo.

En Castellón los ingresos obtenidos por el servicio de grúa ascienden a 447.757 euros, que resulta ser un importe muy similar a los gastos correspondientes a servicios que se recuperan a través de la tasa. La totalidad de los servicios de grúa que realiza el ayuntamiento por los cuales no cobra tasa son financiados por otros ingresos del ayuntamiento y no por las tasas de este servicio.

Este análisis no ha podido realizarse para los ayuntamientos de Alicante y Valencia al no existir esta información, la cual se considera necesaria para poder gestionar adecuadamente el servicio.

4.4.4 ¿La financiación del servicio es suficiente para cubrir su coste?

4.4.4.1 Autofinanciación por tasas propias

Resultado del ejercicio del servicio de grúa

Este indicador calcula la diferencia entre los ingresos obtenidos por el cobro de tasas del servicio de grúa y los gastos ocasionados por la prestación de dicho servicio.

El cuadro siguiente resume la ratio anterior calculada para cada uno de los ayuntamientos de la muestra, incluyendo y sin incluir los ingresos extraordinarios:

Concepto	Resultado del ejercicio del servicio de grúa			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Sin ingresos extraordinarios	(2.173.036)	(743.711)	(418.585)	(68.407)
Con ingresos extraordinarios	(1.883.511)	(672.651)	(343.333)	(34.852)

Cuadro 59

El resultado del ejercicio por la prestación del servicio de grúa es deficitario en todos los ayuntamientos, incluso considerando los resultados extraordinarios. Si no se tienen en cuenta los ingresos extraordinarios, Valencia presenta un resultado negativo de 2.173.036 euros, seguido de Alicante y Elx con unas pérdidas de 743.711 y 418.584 euros, respectivamente, mientras que en Castellón estas cifras ya se reducen a unas pérdidas de 68.407 euros.

Porcentaje de autofinanciación por tasas del servicio de grúa

Esta ratio refleja en qué porcentaje financian los ingresos obtenidos por el cobro de tasas del servicio de grúa, los gastos ocasionados por la prestación de dicho servicio:

$$\text{Ratio} = \frac{\text{DRN totales por la tasa de grúa}}{\text{Gastos servicio grúa}}$$

El cuadro siguiente resume la ratio anterior calculada para cada uno de los ayuntamientos de la muestra:

Concepto	% de autofinanciación por tasas del servicio de grúa			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Sin ingresos extraordinarios	71,3%	69,9%	63,0%	86,7%
Con ingresos extraordinarios	75,1%	72,8%	69,7%	93,2%

Cuadro 60

Castellón financia el 86,7% del servicio, mientras que en Alicante y Valencia se financia el 69,9% y el 71,3% de sus gastos, respectivamente. En Elx la financiación de los gastos es del 63,0%.

Estos porcentajes se elevan ligeramente si se incluyen los ingresos extraordinarios, pero en ningún caso se llega a financiar el servicio.

4.4.4.2 Resultado de cada servicio

Este indicador recoge la diferencia entre las ratios “Ingresos por servicio” y “Coste por servicio”.

El siguiente cuadro recoge, en euros, para cada ayuntamiento el resultado de un servicio, diferenciando el mismo entre el que se produce incluyendo los ingresos extraordinarios del que no:

Concepto	Resultado de cada servicio			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Sin ingresos extraordinarios	(29)	(35)	(26)	(11)
Con ingresos extraordinarios	(25)	(32)	(21)	(5)

Cuadro 61

El gráfico siguiente resume la información del cuadro anterior:

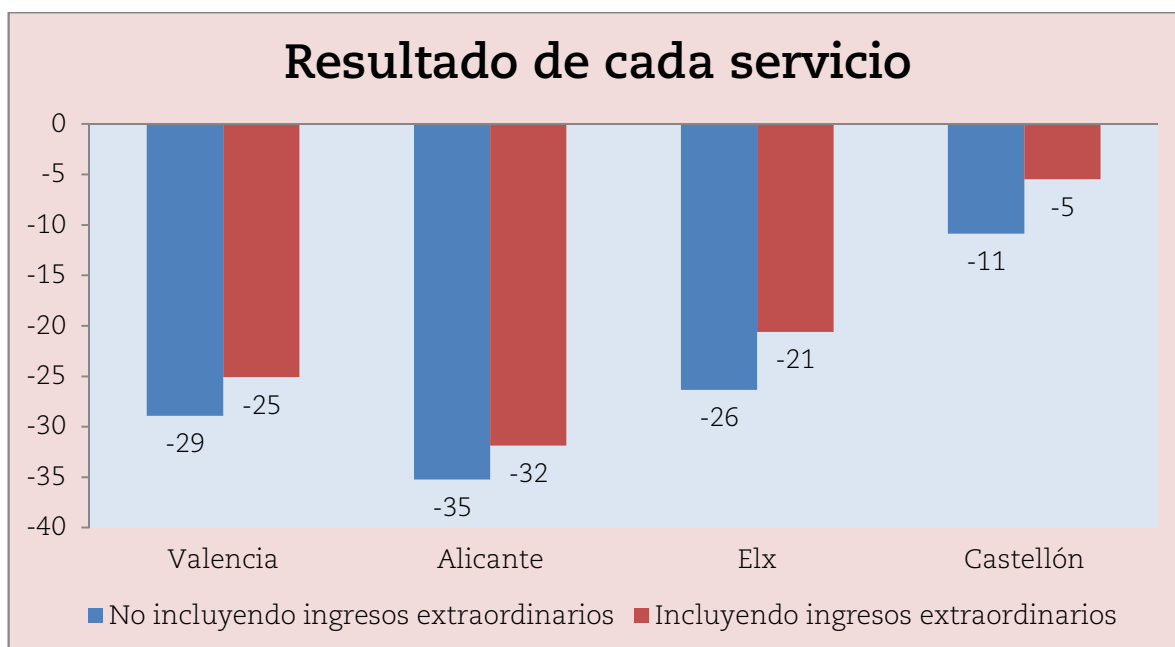


Gráfico 12

A la vista del cuadro anterior se concluye que cada vez que se realiza un servicio de grúa, como media, el Ayuntamiento de Alicante pierde 35 euros. Este resultado negativo por servicio es de 29 euros en Valencia y de 26 euros en Elx. En Castellón se obtiene un resultado negativo de 11 euros por servicio.

Estos resultados por servicio mejoran sensiblemente si se tienen en cuenta para su cálculo los ingresos extraordinarios que genera el servicio de grúa, pero todos siguen siendo negativos.

4.4.4.3 Resultado por depósito

Este indicador recoge la diferencia entre las ratios “Ingresos por depósito” y “Coste por depósito”.

El siguiente cuadro recoge, en euros, para cada ayuntamiento el resultado de los depósitos, diferenciando el mismo entre el obtenido por m² y el obtenido por plaza:

Concepto	Resultado por depósito			
	Valencia	Alicante	Elx	Castellón
Por m ²	(42)	(16)	(31)	(9)
Por plaza	(401)	(427)	(364)	(246)

Cuadro 62

El gráfico siguiente resume la información del cuadro anterior:

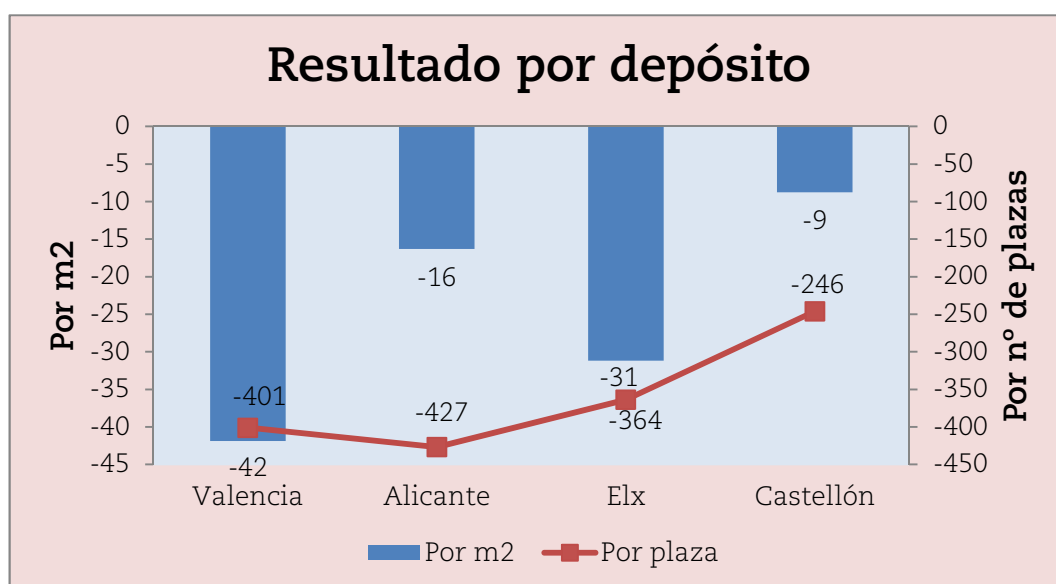


Gráfico 13

El mejor resultado por depósito se obtiene en Castellón, tanto por m² como por plaza, ya que se obtiene un resultado negativo de 9 y 246 euros, respectivamente.

En Alicante y Valencia es donde peores resultados se obtienen, con unas pérdidas de 42 euros por m² en Valencia y de 427 euros por plaza en Alicante.

4.4.4.4 Resultado por grúa equivalente

Esta ratio recoge la diferencia entre las ratios “Ingresos por grúa equivalente” y “Coste por grúa equivalente”.

El siguiente cuadro recoge, en euros, para cada ayuntamiento el resultado de cada grúa equivalente:

Resultado por grúa equivalente			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
(70.098)	(24.791)	(46.509)	(17.102)

Cuadro 63

El gráfico siguiente resume la información del cuadro anterior:

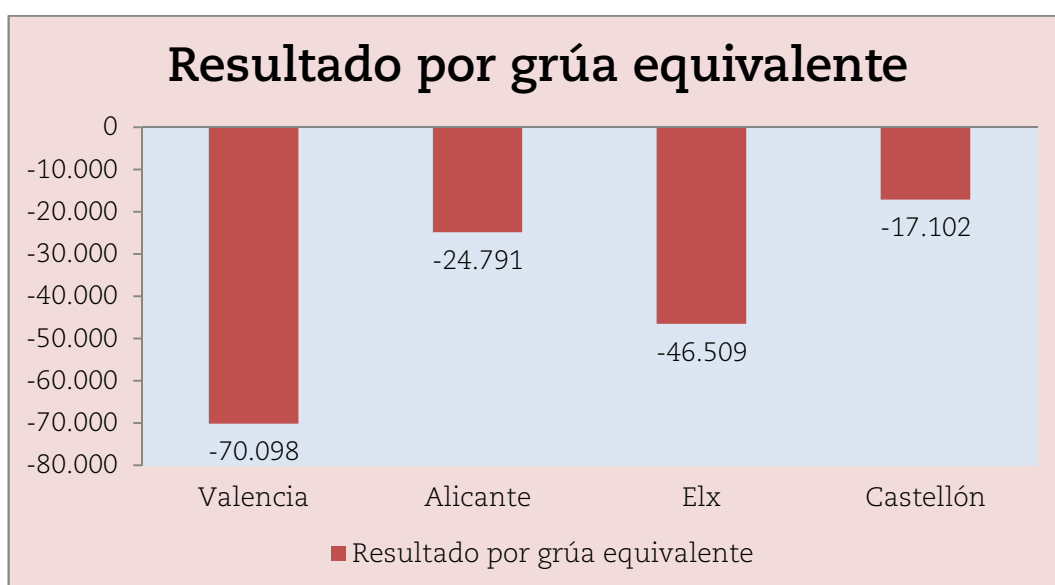


Gráfico 14

El mejor resultado por grúa equivalente se obtiene en Castellón donde la diferencia entre los ingresos y gastos de los servicios de grúa con retirada a base, por cada grúa equivalente, da una pérdida de 17.102 euros.

El resto de ayuntamientos también presentan resultados negativos siendo el peor el obtenido en Valencia 70.098 euros, luego en Elx 46.509 euros y en Alicante con un resultado negativo de 24.791 euros por cada grúa equivalente.

4.4.4.5 Resultado por agente equivalente

Este indicador recoge la diferencia entre las ratios “Ingresos por agente equivalente” y “Coste por agente equivalente”.

El siguiente cuadro recoge, en euros, para cada ayuntamiento el resultado de cada agente equivalente:

Resultado por agente equivalente			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
(114.371)	(23.991)	(19.933)	(5.262)

Cuadro 64

El gráfico siguiente resume la información del cuadro anterior:

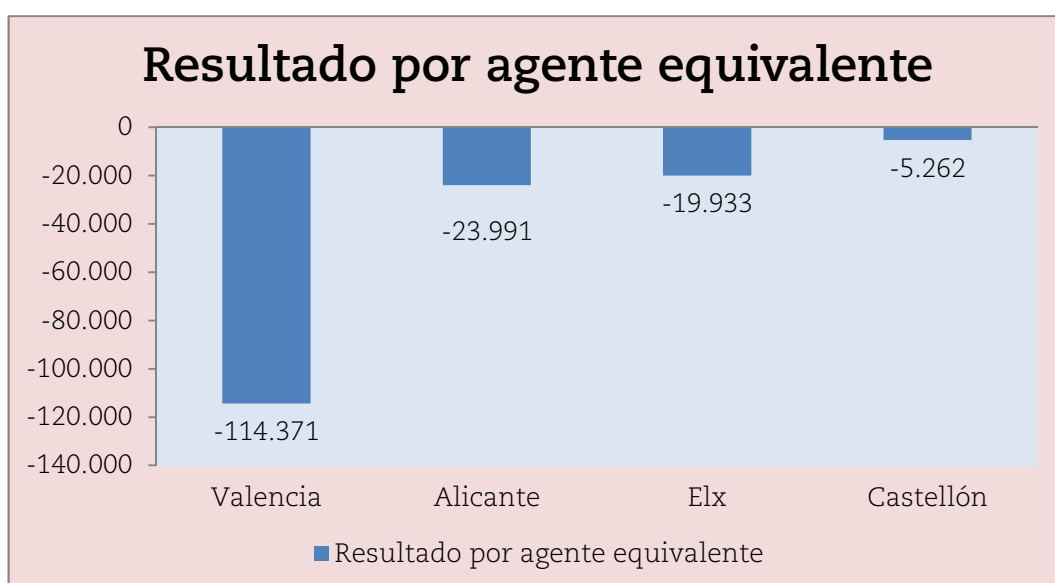


Gráfico 15

En esta ratio vuelve a ser Castellón la que obtiene mejor resultado ya que la gestión del servicio de grúa por cada agente equivalente supone una pérdida de 5.262 euros para el ayuntamiento.

En el resto de ayuntamientos se obtienen unos resultados negativos por cada agente equivalente de 23.991 euros en Alicante y de 19.933 euros en Elx. El resultado obtenido en Valencia es el peor con diferencia, si bien hay que tener en cuenta que aunque el número de agentes equivalentes utilizado no es correcto, se ha usado tanto para ingresos como para gastos.

4.4.4.6 ¿Los ingresos obtenidos se ajustan a la ordenanza, en concreto a su informe económico?

En este apartado se pretende comprobar, si los ingresos obtenidos se ajustan a la ordenanza, y en concreto a su informe económico.

Tal y como se indica en el apartado 4.1.2 de este Informe, el informe de Intervención para la ordenanza de 2012 señala que Elx no ha realizado el informe económico-financiero que indica el artículo 25 del TRLRHL, por considerar que éste no era necesario.

Se ha aportado, sin embargo, un informe de costes del servicio que se realizó para la ordenanza fiscal del año 2000 y se refiere a un documento denominado “Presupuesto del Servicio de Grúa año 2000”, fechado el 4 de octubre de 1999 y firmado por el director-gerente de la empresa municipal encargada de la gestión del servicio.

Para calcular el coste del servicio Elx considera además de los gastos de la empresa municipal encargada de gestionar el mismo, el coste de la policía local que trabaja para el servicio de grúa.

Según este criterio, que es el recogido en el informe mencionado, el coste del servicio no se cubre en su integridad por la recaudación de las tarifas y ya que desde entonces, todas las modificaciones se han efectuado en función del IPC, no han considerado necesario volver a realizar otro informe.

Si bien el criterio contemplado en dicho informe en cuanto a la consideración de gastos parece razonable, sí que se considera necesario, para establecer o modificar la tasa, la elaboración de un informe técnico-económico en el que se ponga de manifiesto la previsible cobertura del coste del servicio, según se indica en el artículo 25 del TRLRHL.

4.4.5 ¿Cuál es el grado de ejecución presupuestaria del servicio de grúa?

4.4.5.1 Del presupuesto de gastos

Con esta ratio se valora el grado de ejecución presupuestaria de los gastos presupuestados para el servicio de grúa:

Ratio =	Gastos servicio de grúa
	Créditos definitivos de gastos del servicio de grúa

El siguiente cuadro resume las ratios obtenidas:

Grado de ejecución presupuestaria en gastos			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
137,4%	86,4%	147,5%	79,4%

Cuadro 65

Cabe señalar que para calcular esta ratio se ha tomado como numerador, en lugar de las obligaciones reconocidas netas del servicio de grúa que figuran en la liquidación del presupuesto, los gastos reales estimados por esta Sindicatura, recogidos en el cuadro 53 y calculados tal y como se indica en el apartado 3.4

Como puede observarse en el cuadro anterior, en Valencia los gastos reales del servicio de grúa superan en un 37,4% a los créditos definitivos, y en el caso de Elx los gastos superan a los créditos definitivos en un 47,5% Castellón es el ayuntamiento que presenta el porcentaje de ejecución más reducido, un 79,4%, y en Alicante éste llega al 86,4%.

4.4.5.2 Del presupuesto de ingresos

Con esta ratio se valora el grado de ejecución presupuestaria de los ingresos presupuestados para el servicio de grúa:

Ratio =	DRN totales por la tasa de grúa
	Previsión definitiva de ingresos del servicio de grúa

El siguiente cuadro resume las ratios obtenidas:

Grado de ejecución presupuestaria en ingresos			
Valencia	Alicante	Elx	Castellón
88,8%	74,7%	79,4%	89,6%

Cuadro 66

Como puede observarse en el cuadro anterior en ninguno de los cuatro ayuntamientos los ingresos reales del servicio de grúa superan los ingresos presupuestados. Los porcentajes de ejecución obtenidos oscilan entre el 74,7% del Ayuntamiento de Alicante y el 89,6% del Ayuntamiento de Castellón.

5. RECOMENDACIONES

Sin perjuicio de las recomendaciones que se señalan en el Informe, se destacan las siguientes:

- 1) Se considera necesario disponer de unos registros que permitan conocer en cada momento el número de vehículos que existen a una fecha determinada en los depósitos municipales.
- 2) Se recomienda establecer con la empresa concesionaria un sistema que posibilite al ayuntamiento conocer la información necesaria para poder implantar los controles que éste considere pertinentes para supervisar la actividad desarrollada por la misma. En concreto la referente a:
 - El número de servicios realizados, diferenciándolos por tipos de servicio (Alicante y Castellón).
 - Los ingresos obtenidos por los servicios realizados, diferenciándolos por tipos de servicio (Valencia, Alicante y Castellón).
 - El coste detallado de los servicios, distinguiendo entre los servicios por los que se cobra y por los que no se cobra tasa (Valencia y Alicante).
- 3) Perfeccionar los procedimientos para controlar la calidad del servicio de grúa en relación a:
 - Indicadores.
 - Protocolos de actuación (Elx y Castellón).
 - Evidencia de las comprobaciones y controles realizados (Alicante y Castellón).
- 4) Es preciso elaborar el presupuesto anual del ayuntamiento de acuerdo con la información real y actualizada de los costes de los contratos en vigor con el fin de optimizar los recursos disponibles. En todo caso, el presupuesto debe cubrir los costes previstos en el ejercicio derivados de la prestación de los servicios.
- 5) Registrar en una cuenta contable concreta, los gastos derivados del servicio de grúa, sin agruparlos con otro tipo de gastos.

6. TRÁMITE DE ALEGACIONES

Previamente al trámite de alegaciones y conforme a lo previsto en la sección 704 del “Manual de fiscalización” de esta Sindicatura, el proyecto de Informe de auditoría operativa fue puesto en conocimiento de los técnicos de los Ayuntamientos que han sido objeto de esta fiscalización.

El citado proyecto fue remitido a los coordinadores, designados por las Entidades locales, remisión que tuvo lugar el 15 de mayo de 2015, con el fin de que realizaran las observaciones que considerasen adecuadas. En este sentido, los ayuntamientos de Alicante, Castellón y Elx efectuaron observaciones, realizándose las modificaciones en el proyecto de informe que se estimaron oportunas una vez analizadas las citadas observaciones.

Posteriormente y en cumplimiento de lo acordado por el Pleno de les Corts Valencianes en la reunión del día 22 de diciembre de 1986, así como del Acuerdo del Consell de esta Sindicatura de Comptes en el que se tuvo conocimiento del borrador del Informe, se remitió a los gestores de las entidades afectadas para que, en el plazo concedido, formularan, en su caso, alegaciones.

En relación con el contenido de las alegaciones y su tratamiento, es preciso señalar lo siguiente:

- 1) Las entidades han formulado, en su caso, alegaciones y consideraciones que afectan a determinadas partes o cuestiones del Informe.
- 2) Todas las alegaciones han sido analizadas detenidamente.
- 3) Las alegaciones admitidas se han incorporado al contenido del Informe.

El texto de las alegaciones formuladas, así como el Informe motivado que se ha emitido sobre las mismas, que ha servido para su estimación o desestimación por esta Sindicatura, se adjuntan en los anexos V y VI de este Informe.

APROBACIÓN DEL INFORME

De acuerdo con los artículos 17.f) de la Ley de la Generalitat Valenciana 6/1985, de 11 de mayo, de Sindicatura de Comptes y 60.e) de su Reglamento y, en cumplimiento del Programa Anual de Actuación de 2015 de esta Institución, el Consell de la Sindicatura de Comptes, en reunión del día 8 de octubre de 2015, aprobó este Informe de fiscalización.

Valencia, 8 de octubre de 2015

EL SÍNDIC MAJOR



Rafael Vicente Queralt

ANEXO I

Términos y conceptos relevantes



Términos y conceptos relevantes

Con el fin de proporcionar información sobre los conceptos más relevantes referentes al análisis efectuado sobre el servicio de grúa, se indica a continuación su significado:

Agentes de movilidad: Personal uniformado encargado de señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano de los municipios de gran población, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación y que tienen la consideración de agentes de la autoridad, subordinados a los miembros de los respectivos Cuerpos de Policía Local, sin integrarse en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Cobro en ruta: Enganche sin retirada. Se produce cuando se desengancha por personarse el conductor del vehículo y pagar la multa y el servicio.

Depósito judicial de vehículos: Es el que recoge los vehículos intervenidos por orden judicial, a la espera de que los jueces autoricen su venta, destrucción o devolución a sus propietarios.

Depósito municipal de vehículos: Se encarga de la custodia y control de los vehículos retirados de la vía pública, bien por infracción, abandono o por medidas cautelares. Otra de sus funciones suele ser la tramitación de los expedientes de vehículos abandonados.

Enganche: Cuando se sujeta o sube el vehículo a la grúa para su traslado. Bastará el mero enganche del vehículo para considerar realizado el hecho imponible, aunque no se produzca el arrastre. Puede ser con y sin retirada. El primero conlleva que se desplace el vehículo al depósito. En el segundo caso, no se produce la retirada. Se precisa que se persone el agente de policía local o agente de movilidad.

Inmovilizaciones: Se trata de adoptar una medida provisional, consistente en interrumpir e imposibilitar el movimiento o desplazamiento del vehículo por las causas que el ordenamiento jurídico establece. Esto puede ordenarse o acordarse por la autoridad judicial, la encargada de la gestión del tráfico y, en la mayoría de los casos, por los agentes de la autoridad encargados del servicio de vigilancia del tráfico. Se podrá inmovilizar el vehículo cuando se den las causas del artículo 84 de la Ley de Tráfico. La inmovilización se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó. El tipo de inmovilización más conocido es el cepto aunque existen otros sistemas.



Número de agentes: Incluye la suma del número de policías locales en contacto con el servicio de grúa más el número de agentes de movilidad, de cada ayuntamiento.

Número de agentes equivalentes: Cociente resultante de dividir el total de las horas semanales de todos los agentes de un ayuntamiento entre 40, que se ha establecido como horario laboral semanal de un agente.

Número de personas de la empresa externa: Incluye la suma de conductores, vigilantes de los depósitos, administrativos y otros, que trabajan en la empresa encargada de la gestión del servicio.

Número de personas equivalentes de la empresa externa: Cociente resultante de dividir el total de las horas semanales de todas las personas de la empresa externa entre 40, que se ha establecido como horario laboral semanal de una persona.

Número de grúas real: Unidades de vehículos físicos de grúa con los que cuenta un ayuntamiento.

Número de grúas equivalente: Cociente resultante de dividir el total de horas semanales de las grúas entre ocho, que es lo que se entiende como turno normal de una grúa.

Retirada del vehículo: Se entiende por tal, la medida de carácter coercitivo y excepcional que supone su apartamiento y desplazamiento de la calzada y de su zona de influencia y a la que la autoridad encargada de la gestión del tráfico puede actuar, si el obligado a ello no lo hace, así como a su depósito en el lugar que designe.

Traslado a inmediaciones: Se produce cuando los vehículos se trasladan a los alrededores y no se llevan a la base o depósito. Puede conllevar o no pago de tasa.

Servicio telemático de grúa: Nuevo sistema para la inmovilización o retirada de vehículos, que no precisa que se persone el agente de policía local o agente de movilidad. La denuncia la realiza siempre un agente de la autoridad que comprueba las fotografías remitidas por el personal de la grúa, y ordena o no el arrastre. La autorización se realiza de manera telemática.

ANEXO II

Conclusiones por objetivos y subobjetivos

Conclusiones por objetivos y subobjetivos

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
4.1 ¿La regulación fiscal de la tasa por el servicio de retirada de vehículos es homogénea y adecuada?	4.1.1	¿La ordenanza fiscal contiene los requisitos necesarios y se encuentra en vigor?	Para aprobar la ordenanza fiscal del servicio de grúa, todos los ayuntamientos elevaron a definitiva la aprobación provisional del Pleno por no formularse reclamaciones en el plazo de exposición al público, salvo los ayuntamientos de Alicante y Benidorm, que la aprueban posteriormente tras desestimar las alegaciones presentadas, y el Ayuntamiento de Orihuela cuya publicación no se pronuncia sobre la existencia o no de reclamaciones. Destaca el largo periodo transcurrido desde la última modificación de las ordenanzas de Gandia y Alicante, ya que sus últimas actualizaciones se produjeron en 1994 y 2003, respectivamente. Sobre la ordenanza de Alicante llama la atención el tiempo transcurrido entre la aprobación definitiva y su publicación, lo que supuso que no entrara en vigor hasta el 1 de julio de 2003. En alegaciones este Ayuntamiento señala que el tiempo transcurrido entre la aprobación definitiva de la ordenanza y su publicación y entrada en vigor, se debió a que en la ordenanza aprobada el 5 de noviembre de 2002 se contemplaban unas tasas calculadas teniendo en cuenta una infraestructura de servicios y una estructura de coste con arreglo al nuevo servicio que se pretendía implantar con la adjudicación del nuevo contrato, que no entró en vigor hasta el 1 de julio de 2003, fecha de publicación de la ordenanza y de aplicación de las nuevas tasas. También destaca la última modificación de las ordenanzas de Elda, Orihuela y Paterna, que entraron en vigor en 2005.
	4.1.2	¿Se ha realizado el informe técnico económico sobre la cobertura del coste del servicio a que se refiere el artículo 25 del TRLRHL?	Se han solicitado dichos informes a los quince ayuntamientos, y éstos han sido facilitados por todos ellos excepto por Orihuela, donde se nos comunica expresamente que no existe informe técnico económico sobre la cobertura del coste del servicio. En Elx existe un informe de la Intervención, para la ordenanza del año 2012, en el que se indica que no se considera necesaria su confección por aplicarse únicamente un IPC del 3,8% y existir un informe económico-financiero anterior, referente a la ordenanza del año 2000, en el que según se indica quedaba cumplidamente acreditado que el coste o valor de los servicios no se cubrían en su integridad por la recaudación previsible de la aplicación de las tarifas que se proponían (ver análisis realizado en el apartado 4.4.4.6).
	4.1.3	¿Las tarifas establecidas en la ordenanza son similares en los distintos ayuntamientos?	Las tarifas del servicio de enganche oscilan entre los 15 euros de Orihuela y los 69 euros que cuesta el mismo servicio en Vila-real, es decir, un 360,0% más caro. Las tarifas por enganche con retirada a depósito oscilan entre los 30 euros de Orihuela, que vuelve a ser el municipio con la tarifa más reducida, y los 146 euros de Valencia, es decir, un 386,7% más caro.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS			CONCLUSIONES
				El Ayuntamiento de Alicante es el que aplica la tarifa más elevada, 20 euros por cada día o fracción de almacenaje, frente a los 3 euros que se pagan en Sant Vicent del Raspeig, por el mismo concepto. La media obtenida de esta tarifa entre los quince ayuntamientos es de 10 euros, superada ampliamente en los ayuntamientos de Castellón y Valencia, 18 euros, y siendo la mitad, en Benidorm y Gandia, 5 euros.
	4.1.4	¿Los ingresos medios obtenidos por habitante y vehículo por el servicio de grúa, son homogéneos en los distintos ayuntamientos?		En el Ayuntamiento de Benidorm la recaudación de los ingresos por tasa de grúa se lleva a cabo por la propia empresa concesionaria, sirviendo de retribución por el servicio que se presta, y en la contabilidad municipal no figura derecho reconocido alguno por este concepto. ----- Valencia con unas ratios de 6,8 y 14,6 euros, respectivamente, es el Ayuntamiento que presenta mayores ingresos, tanto por habitante como por turismo. En el otro extremo Paterna con unos ingresos por habitante de 0,7 euros y unos ingresos por turismo de 1,4 euros, es el Ayuntamiento con menores ingresos de la muestra. ----- Los ingresos más elevados se producen en los ayuntamientos del primer tipo, excepto en Castellón que ocupa los puestos intermedios de la clasificación. Llama la atención los elevados ingresos del Ayuntamiento de Torrent, siendo los segundos más altos por vehículo turismo y los terceros más elevados por habitante, debido seguramente a que tiene las segundas tarifas más elevadas de los quince ayuntamientos de la muestra.
	4.1.5	¿Se ha cumplido con la obligación de incluir los indicadores de gestión en la memoria, tal como indica la ICAL?		Sant Vicent del Raspeig y Torrent, son los únicos ayuntamientos de la muestra que han incluido en la memoria los indicadores correspondientes al servicio de grúa, tal como indica la ICAL, tanto en la Cuenta General de 2012 como en la de 2013. Elx ya los incluye en la Cuenta General de 2013.
4.2. ¿La forma de gestión y la contratación del servicio de grúa se ha llevado a cabo siguiendo los principios de legalidad y economía?	4.2.1	¿La forma de gestión elegida, así como los precios y condiciones de licitación están justificados?	4.2.1.1 ¿Cuál ha sido el sistema de gestión elegido y su fundamento?	El Ayuntamiento de Alicante eligió el sistema de gestión de servicios, pero ni su contrato, ni las cláusulas administrativas determinaban quien debía asumir el riesgo y ventura de la gestión de la actividad. Tampoco se estableció canon alguno. El Ayuntamiento de Valencia también eligió el sistema de gestión de servicios, pero en este caso el contratista asume el riesgo. El Ayuntamiento de Castellón optó por la gestión directa a través de un contrato de prestación de servicios, en el que el contratista asume el riesgo de la gestión. El Ayuntamiento de Elx eligió el sistema de gestión directa a través de una sociedad mercantil local de titularidad pública.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
			Si bien la licitación del contrato de Alicante es anterior a la sentencia de 18 de julio de 2007 dictada por el Tribunal Superior de Justicia de las Comunidades Europeas en la que se indica que en los contratos de gestión de servicios el riesgo de explotación debe de ser transferido al contratista, sus prórrogas a partir de dicha fecha deberían dar cumplimiento a dicha doctrina, por lo que se debería haber tramitado una nueva licitación bajo la modalidad de servicios. Los ayuntamientos de Alicante, Castellón y Valencia no cuentan con la documentación necesaria para justificar la elección del sistema de gestión aplicado.
		4.2.1.2 ¿Existe una justificación adecuada para determinar los precios y las condiciones de licitación?	Los ayuntamientos de Alicante, Castellón y Valencia no tienen estudios justificativos para determinar el precio.
	4.2.2	¿El procedimiento de licitación y el establecimiento del precio de los distintos ayuntamientos es homogéneo?	El procedimiento de licitación ha sido abierto mediante concurso en los tres casos, no obstante se debe matizar que Valencia hizo un segundo procedimiento negociado por declararse desierto el primero, y Castellón al licitar de acuerdo con la Ley 30/2007, se sustituye la denominación de concurso, por la de oferta más ventajosa. Al intentar comparar el precio de los tres contratos, nos encontramos con que el Ayuntamiento de Alicante factura en función del importe anual del contrato mientras que en los ayuntamientos de Valencia y Castellón, se factura en función del número de servicios realizados. En el Ayuntamiento de Castellón los precios unitarios no han variado en los 2 años de contrato, en el de Valencia, durante los 8 años de duración del contrato, ha habido un incremento del 41,0% y en el de Alicante, la variación ha sido negativa de un 3,1%.
	4.2.3	¿Se ha seleccionado la oferta económicamente más ventajosa?	4.2.3.1 ¿Los criterios establecidos en los pliegos aseguran la adjudicación a la oferta económicamente más ventajosa? En la valoración de las ofertas, la puntuación del precio en relación con la puntuación total que sirvió para seleccionar al adjudicatario, es inferior al 50%, salvo Castellón que es del 52,6%, si bien este se aplicó subjetivamente y no en base a una fórmula.
		4.2.3.2 ¿Se han valorado correctamente las ofertas en cuanto al precio?	En el Ayuntamiento de Valencia se han aplicado fórmulas que garantizan la proporcionalidad de la valoración de las ofertas presentadas respecto al precio. En los ayuntamientos de Alicante y Castellón sólo se presentó una oferta, respectivamente, y no se valoraron los criterios de adjudicación.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
		4.2.3.3 ¿Se ha adjudicado a la oferta económicamente más ventajosa?	En Alicante y Castellón sólo se presentó un licitador. En el caso de Valencia consideramos adecuadamente justificada la elección de la adjudicataria.
	4.2.4	¿La prestación del servicio se ha ejecutado conforme a las estipulaciones del contrato?	El Ayuntamiento de Valencia incumplió su contrato en cuanto a la duración del mismo, ya que tras una prórroga forzosa que finalizaba el 30 de junio de 2013, se acordaron cuatro prórrogas más, lo que supuso que el contrato finalizase el 30 de junio de 2014. En relación con el contrato de Valencia, durante el ejercicio 2013, se impusieron diversas sanciones a la concesionaria, tanto por dejar de ingresar en el ayuntamiento, derechos recaudados por la tasa de retirada de vehículos de la vía pública, como por incumplimientos de sus obligaciones con la Seguridad Social. El contrato del Ayuntamiento de Castellón, fue prorrogado durante dos años. La primera vez la prórroga fue aprobada con reparo de la Intervención y sobre la segunda no consta que se haya emitido la preceptiva resolución administrativa de aprobación o denegación de la prórroga del contrato, si bien el servicio ha continuado prestándose por la sociedad adjudicataria del contrato inicial. Ni Castellón ni Valencia formalizaron las prórrogas a las que hace referencia el artículo 28 del TRLCSP, según el cual las prórrogas deberían de haber sido formalizadas en un documento administrativo.
4.3. ¿Se ha prestado el servicio de grúa de forma eficiente y con la calidad adecuada en los ayuntamientos seleccionados?	4.3.1	¿Cuáles son los medios para prestar el servicio de grúas?	4.3.1.1 Depósitos municipales <i>Depósitos municipales</i> En cuanto a la superficie total de los depósitos, destacan Valencia y Alicante con 51.891 y 45.626 m², respectivamente, pues presentan unas superficies muy superiores a las de los otros dos municipios, 13.880 m² en Elx y 7.819 m² en Castellón. En cuanto al número de plazas llama la atención el reducido número de plazas con que cuenta Castellón, 278 plazas, frente a las 1.744 plazas de Alicante o las 1.151 de Elx. En el otro extremo, el elevado número de plazas con que cuenta Valencia, 5.420 plazas, se debe a que entre sus depósitos existe uno que alberga los vehículos abandonados con una capacidad de 3.892 plazas. <i>Superficie por plaza</i> Tomando como referencia el tamaño ideal de una plaza, que se ha estimado en 25 m², observamos que en Alicante y Castellón (26 y 28 m², respectivamente), el tamaño de las plazas se aproxima bastante a éste, mientras que en Elx y Valencia (12 y 10 m², respectivamente) son muy inferiores a lo aconsejable. Señalar que esta ratio puede verse influida por el porcentaje que puedan representar las motocicletas sobre el total de plazas.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
			<i>Tasa de ocupación de los depósitos</i> - Ninguno de los cuatro ayuntamientos dispone de unos registros que permitan conocer el número de vehículos que existían a una fecha determinada en los depósitos municipales. - Alicante con una tasa de ocupación del 46,7% el día del recuento muestra indicios de contar con unas instalaciones sobredimensionadas. - La ratio obtenida en Valencia del 5,8%, entendemos que se debe más a un error en los datos facilitados, que no ha podido ser aclarado, y puede hacer referencia seguramente a que en el recuento realizado no se incluyeron los vehículos abandonados. <i>Horarios de los depósitos</i> La media diaria de 20 horas de apertura de los depósitos obtenida en Alicante se debe a que en uno de los dos depósitos sólo se realizan dos turnos de ocho horas cada uno, en vez de las 24 horas que se hacen en los demás, lo que podría perjudicar al usuario. En el resto de ayuntamientos los depósitos están abiertos las 24 horas. <i>Nº de vehículos del parque móvil por cada plaza de depósito</i> En base a su parque móvil, Castellón sería el municipio de la muestra menor dotado de plazas disponibles en los depósitos municipales, mientras que en Valencia parece que se dan indicios de un exceso de plazas.
		4.3.1.2 Vehículos	<i>Grúas</i> En Alicante con menos de la mitad de grúas que en Valencia, se realizan prácticamente las mismas horas semanales de servicio. <i>Grúas equivalentes</i> Si bien el número real de grúas es muy superior en Valencia, que tiene 35, al de Alicante, que tiene 15, se observa que el número de grúas equivalentes es muy similar en las dos poblaciones, 31 en Valencia y 30 en Alicante. Elx cuenta con 9 grúas equivalentes y Castellón con 4. <i>Uso de las grúas</i> En base a las grúas equivalentes que dispone cada ayuntamiento y el parque móvil del mismo, en principio una grúa tiene que atender muchos más vehículos en Castellón, 24.449, que en Alicante, 6.498.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS	CONCLUSIONES
		<i>Consumo de combustible y plan de mantenimiento</i> Destaca el hecho que el consumo de combustible durante un año por una grúa equivalente es prácticamente el doble o más del doble en Elx y Valencia, respectivamente, que en Castellón. En cuanto al consumo de combustible, las grúas de Valencia consumen de media 22,0 litros cada 100 kilómetros, mientras que en los otros tres ayuntamientos el consumo ronda en torno a los 18 litros por cada 100 kilómetros. El Ayuntamiento de Castellón no tiene un plan de conservación y mantenimiento de vehículos. <i>Kilómetros realizados</i> En Elx y Valencia es donde más kilómetros realiza una grúa equivalente a lo largo de un año, 17.007 y 17.128 Km, respectivamente, si bien es en Alicante donde más kilómetros realiza una grúa equivalente en cada servicio como media, 16,0 Km por servicio, casi 2,6 veces más kilómetros que en Castellón. En principio esto puede explicarse porque en Alicante el depósito principal se encuentra a 9 kilómetros del centro de la ciudad, lo cual da indicios de poca eficiencia en el servicio.
	4.3.1.3 Personal	<i>Agentes</i> Se ha solicitado a los cuatro ayuntamientos que facilitasen el total de agentes relacionados con el servicio de grúa y el número total de horas que estos trabajan en una semana. Aunque se trate de términos absolutos, llama la atención que Castellón y Valencia que han facilitado el número de horas de los agentes en base a un porcentaje de participación, sean los que menor número de horas semanales realicen, 514 y 742 horas semanales respectivamente, frente a las 1.232 de Alicante y las 840 de Elx. <i>Agentes equivalentes</i> Es Alicante el municipio que cuenta con mayor número de agentes equivalente en relación con el servicio de grúa, 31 agentes, seguido de Elx con 21, Valencia con 19 y Castellón con 13. El número de agentes equivalentes obtenido en Valencia obedece a un cálculo hecho en base a una estimación facilitada por el servicio de policía, y la ratio obtenida no parece guardar coherencia con la obtenida en el resto de ayuntamientos, lo cual da como resultado que todas las ratios calculadas en las que figure el número de agentes equivalentes resulten distorsionadas para el Ayuntamiento de Valencia. <i>Personal de la empresa</i> Valencia no ha facilitado la información referente al número de horas semanales del personal de la empresa.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
			<i>Número de personas equivalentes de la empresa</i> Destaca el elevado número de personas equivalentes de la empresa que trabajan para el Ayuntamiento de Alicante, 47 personas, frente a las 10 y 16 personas que trabajan para los ayuntamientos de Castellón y Elx, respectivamente. En Valencia no se ha podido calcular esta ratio. <i>Ratios</i> Se ha calculado el número de vehículos del parque móvil que le corresponden a cada agente equivalente siendo similares las ratios obtenidas: en Castellón 7.523, en Elx 6.477 y en Alicante 6.288 vehículos por agente. En Valencia por el motivo comentado anteriormente, esta ratio se dispara hasta 22.300. Se ha calculado la ratio que determina el número de agentes equivalentes por grúa y se observa que mientras que en Alicante hay un agente equivalente por cada grúa, en Elx hay 2,3 y 3,3 en Castellón. En Valencia esta ratio es de 0,6. <i>Otras cuestiones</i> Según las respuestas dadas en el cuestionario en Castellón y Elx, en cada grúa va un agente encargado de supervisar las funciones de enganche y arrastre, mientras que en Alicante y en Valencia no. En ninguno de los cuatro ayuntamientos ha entrado en funcionamiento el servicio telemático de grúa.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
	4.3.2	¿Es eficiente el servicio de grúa en función de sus recursos materiales?	Número de servicios - Alicante no ha podido suministrar la información referente a los servicios que no supongan traslado a depósito ni las inmovilizaciones, y Castellón no dispone de la información referente al número de inmovilizaciones ni la del número de vehículos retirados por orden judicial. En el caso de Alicante, la imposibilidad de suministrar dicha información que se considera necesaria para un adecuado control de la gestión del servicio, supone una deficiencia significativa. - Valencia es el Ayuntamiento en el que más servicios se realizan tanto en función del número de vehículos como en función del número de habitante, seguido de Elx, Alicante y Castellón, por ese orden. - En Valencia se realiza como media 206 servicios de grúa al día, seguido de Elx con 44 y por último Castellón con 17 servicios al día. De éstos, los servicios con retirada a base representan el 72,3% de los servicios en Valencia, el 70,2% en Elx, y el 59,4% en Castellón. Alicante no ha podido dar información referente al número de servicios sin retirada a base. - Cabe señalar en este punto que se solicitó en el cuestionario a los cuatro ayuntamientos diversa información relativa a las salidas y a la rotación de plazas, y salvo en Elx, la información obtenida no resultó adecuada para su análisis, denotando una deficiencia de control interno.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS			CONCLUSIONES
				Ratios - Las grúas de Valencia con una media de 1.751, son las que más servicios con retirada a base realizan por grúa equivalente durante un año, frente a los 704 servicios realizados por una grúa equivalente en Alicante. Esta ratio disminuye en Alicante, debido al elevado número de grúas equivalentes con que cuenta. Este hecho también puede indicar que Valencia no cuente con un número suficiente de grúas. Castellón y Elx, presentan unas ratios de 934 y 1.239 servicios realizados al año por grúa equivalente, respectivamente. - Se ha calculado el número de servicios que realiza como media durante un año cada agente equivalente, obteniendo que en Alicante cada agente equivalente realiza 681 servicios al año, 531 en Elx y 287 en Castellón. En el caso de Alicante, el hecho de que además cuente con el mayor número de agentes equivalentes, reafirma la ratio obtenida. En Valencia, nuevamente la ratio obtenida se aleja de la media de los otros tres ayuntamientos, porque, como según se ha indicado anteriormente, el dato obtenido sobre el número de agentes equivalentes, no parece razonable. - Se ha calculado el número de servicios que realiza como media durante un año cada persona que trabaja en la empresa encargada de gestionar el servicio, obteniendo que en Elx cada persona de la empresa interviene en realizar 697 servicios al año, 449 en Alicante y 374 en Castellón. Cabe señalar que en Valencia no se ha podido obtener el número de personas equivalentes y por tanto calcular esta ratio. Otros aspectos Según el artículo 85.3 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial se ha de comunicar al interesado la retirada del vehículo antes de las 24 horas de haberse producido ésta a través de la Dirección Electrónica Vial, si bien ello sólo se produce, según se nos indica, en el Ayuntamiento de Elx. En este sentido, el Ayuntamiento de Elx señala que ha respondido afirmativamente a esta respuesta porque utiliza pegatinas informativas.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS			CONCLUSIONES
	4.3.3	¿La calidad del servicio es aceptable?	4.3.3.1 Control del Ayuntamiento	- Ninguno de los cuatro ayuntamientos evalúa la cantidad, calidad y coste del servicio mediante indicadores. No obstante hay que tener en cuenta lo indicado en el apartado 4.1.5, referente al Ayuntamiento de Elx. - Los ayuntamientos de Alicante y Valencia indican que tienen establecidos protocolos de actuación que garantizan la calidad del servicio, mientras que Castellón y Elx señalan que no los tienen. - Según se indica en los cuestionarios de los tres ayuntamientos con contrato, se comprueba que los servicios facturados por la empresa concesionaria coinciden con los efectivamente prestados, si bien en Alicante no se deja constancia de las comprobaciones o controles realizados, mientras que en Castellón y Valencia nos indican que si lo hacen. En este punto cabe observar que en Alicante no se ha podido verificar esta afirmación pues las facturas no detallan los servicios realizados mensualmente y que en Castellón el número de servicios facilitado no coincidía con el que figuraba en las facturas. - En Alicante, Castellón y Valencia, los pliegos de condiciones tienen establecido algún tipo de control de la prestación del servicio de grúa.
			4.3.3.2 Cobertura adecuada del riesgo que implica la prestación del servicio	Valencia no ha facilitado información suficiente sobre las pólizas de seguro de las instalaciones y responsabilidad civil.
			4.3.3.3 Facilidades para el pago de tasas	Además del pago mediante tarjeta de crédito y en metálico, permitido en todos los ayuntamientos, el Ayuntamiento de Alicante también tiene habilitado el pago mediante cajero automático.
			4.3.3.4 Regulación reglamentaria del servicio	Se ha preguntado a los cuatro ayuntamientos si cuentan con un reglamento del servicio de grúas siendo afirmativa la respuesta en los ayuntamientos de Alicante, Castellón y Elx. Valencia no ha facilitado información al respecto. En el caso de Elx se ha comprobado que no existe un reglamento como tal del servicio, sin embargo cuenta con una ordenanza aprobada por el Ayuntamiento que regula el funcionamiento del mismo.
4.4. ¿Los costes e ingresos derivados de la prestación del servicio de grúa son homogéneos y razonables?	4.4.1	¿Los ingresos obtenidos por el servicio de grúa son uniformes en los distintos ayuntamientos?	4.4.1.1 Desglose extracontable de los ingresos	Excepto Elx, los ayuntamientos de la muestra no cuentan con un desglose extracontable de los ingresos por la tasa de retirada de vehículos, diferenciándolos por tipo de servicio. Ello supone una deficiencia de información que se considera necesaria para un adecuado control de la gestión del servicio.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
		4.4.1.2 Ingresos extraordinarios	Elx es el único Ayuntamiento que considera los ingresos extraordinarios como un menor gasto y también es el Ayuntamiento en el que este tipo de ingresos representa el porcentaje más elevado sobre el total de los ingresos, un 9,5%.
		4.4.1.3 Ingresos medios	<i>Ingresos por servicio</i> Sin tener en cuenta los ingresos extraordinarios, Alicante es la que mayores ingresos obtiene por cada servicio que realiza, 82 euros por servicio, seguido de Valencia y Castellón con unos ingresos por servicio de 72 y 71 euros respectivamente. Elx con 45 euros, es la que menos ingresos obtiene por servicio, seguramente debido a que su tarifa de retirada es de las más reducidas de los cuatro ayuntamientos. La ratio por servicio obtenida en Alicante, es la más elevada porque este Ayuntamiento no ha facilitado el dato del número de servicios sin retirada a base y por eso presenta un denominador inferior al que correspondería. ----- <i>Ingresos por depósito</i> Los ingresos obtenidos por cada m² de los depósitos oscilan entre los 38 euros/m² de Alicante y los 104 euros/m² de Valencia. Los ingresos por m² obtenidos en Castellón y Elx, son muy similares, 57 y 51 euros por m², respectivamente. Por su parte los ingresos que se obtienen por cada plaza de los depósitos oscilan entre los 619 euros de Elx y los 1.611 euros de Castellón. Alicante y Valencia obtienen unos ingresos por plaza muy similares, 989 y 994 euros por plaza, respectivamente. ----- <i>Ingresos por grúa equivalente</i> Es Valencia el Ayuntamiento que genera más ingresos por grúa equivalente, 173.764 euros, seguido de Castellón con 111.939 euros, Elx con 79.211 euros y Alicante con 57.511 euros de ingreso por grúa equivalente. ----- <i>Ingreso por agente equivalente</i> Cada agente equivalente de Alicante genera unos ingresos por el servicio de grúa de 55.656 euros, mientras que en Castellón y Elx se obtienen unos ingresos por agente equivalente muy semejantes, de 34.443 y 33.947 euros, respectivamente. En Valencia, la ratio obtenida no es comparable al resto de ayuntamientos, por los motivos explicados en el apartado 4.3.1.3.
	4.4.2	Las tarifas por el servicio de grúa son similares a las de los ayuntamientos de otras comunidades autónomas?	A nivel global, las tarifas del servicio de enganche oscilan entre los 15 euros de Zamora y los 88 euros que cuesta el mismo servicio en Zaragoza, es decir, un 486,7% más caro. ----- Por su parte las tarifas por enganche con retirada a depósito oscilan entre los 30 euros de Zamora, y los 176 euros de Zaragoza, es decir, un 486,7% más caro. En este tipo de servicio se reproduce exactamente el mismo patrón que en el servicio anterior; Zamora presenta las tarifas más bajas y Zaragoza las más elevadas, y la diferencia porcentual entre ambas es idéntica para los dos servicios.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
	4.4.3	¿Los costes son homogéneos en los distintos ayuntamientos?	4.4.3.1 Importe de los gastos Los gastos por el servicio de grúa en el año 2012 han sido de 7.559.731 euros en Valencia, de 2.469.051 euros en Alicante, de 1.131.481 euros en Elx y de 516.164 euros en Castellón. 4.4.3.2 Costes medios <i>Coste por servicio</i> En Alicante la realización de un servicio de grúa supone un gasto medio de 117 euros frente a los 71 euros que le cuesta realizar el mismo tipo de servicio al Ayuntamiento de Elx. Los ayuntamientos de Valencia y Castellón reflejan unos costes medios de 101 y 82 euros por servicio, respectivamente. Al igual que en el apartado de ingresos, la ratio de Alicante se eleva al no poder contemplar en su cálculo el número de servicios sin retirada a base. <i>Coste por depósito</i> Si se calcula el coste medio de los depósitos en base a los m² de los mismos, es en Valencia donde se produce el coste más elevado, 146 euros, frente a los 54 euros por m² que se dan en Alicante. Castellón y Elx, presentan unos costes de 66 y 82 euros, respectivamente. Si se calcula el coste de los depósitos en base al número de plazas es en Castellón donde se obtiene el coste por plaza más elevado, 1.857 euros, mientras que Alicante presenta unos costes por plaza de 1.416 euros y Valencia de 1.395. En Elx el coste de cada plaza de los depósitos, es de 983 euros. <i>Coste por grúa equivalente</i> Llama la atención el elevado coste que se obtiene en Valencia por cada grúa equivalente, 243.862 euros. Aunque muy inferiores al de Valencia, también en Elx y Castellón los costes por grúa equivalente son elevados, 125.720 y 129.041 euros, respectivamente. Alicante presenta un coste de 82.302 euros, por grúa equivalente, el más bajo de los cuatro ayuntamientos. <i>Coste por agente equivalente</i> El coste más reducido se produce en Castellón, 39.705 euros. La misma ratio calculada en Elx es de 53.880 euros y ésta prácticamente se duplica en Alicante, donde se obtiene un coste por agente equivalente de 79.647 euros. La ratio obtenida en Valencia no es comparable al resto de ayuntamientos, por los motivos expuestos anteriormente. 4.4.3.3 Coste de los servicios de los que no se cobra tasa Llama la atención que en Elx los servicios que no se recuperan a través de la tasa representan un 39,4% sobre los gastos totales del servicio de grúa, lo que supone un porcentaje bastante representativo. En Castellón, la totalidad de los servicios de grúa que realiza el Ayuntamiento por los que no cobra tasa, son financiados por otros ingresos del Ayuntamiento y no por las tasas de este servicio. En los ayuntamientos de Alicante y Valencia no existe esta información, la cual se considera necesaria para poder gestionar adecuadamente el servicio.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
	4.4.4	¿La financiación del servicio es suficiente para cubrir su coste?	4.4.4.1 Autofinanciación por tasas propias Resultado del ejercicio del servicio de grúa El resultado del ejercicio por la prestación del servicio de grúa es deficitario en todos los ayuntamientos, incluso considerando los resultados extraordinarios. Si no se tienen en cuenta los ingresos extraordinarios, Valencia presenta un resultado negativo de 2.173.036 euros, seguido de Alicante y Elx con unas pérdidas de 743.711 y 418.584 euros, respectivamente, mientras que en Castellón estas cifras ya se reducen a unas pérdidas de 68.407 euros. <i>Porcentaje de autofinanciación por tasas del servicio de grúa</i> Castellón financia el 86,7% del servicio, mientras que en Alicante y Valencia se financia el 69,9% y el 71,3% de sus gastos, respectivamente. En Elx la financiación de los gastos es del 63,0%. Estos porcentajes se elevan ligeramente si se incluyen los ingresos extraordinarios, pero en ningún caso se llega a financiar el servicio.
			4.4.4.2 Resultado de cada servicio Cada vez que se realiza un servicio de grúa, como media, el Ayuntamiento de Alicante pierde 35 euros. Este resultado negativo por servicio es de 29 euros en Valencia y de 26 euros en Elx. En Castellón se obtiene un resultado negativo de 11 euros por servicio. Estos resultados por servicio mejoran sensiblemente si se tienen en cuenta para su cálculo los ingresos extraordinarios que genera el servicio de grúa, pero todos siguen siendo negativos.
			4.4.4.3 Resultado por depósito El mejor resultado por depósito se obtiene en Castellón, tanto por m² como por plaza, ya que se obtiene un resultado negativo de 9 y 246 euros, respectivamente. En Alicante y Valencia es donde peores resultados se obtienen, con unas pérdidas de 42 euros por m² en Valencia y de 427 euros por plaza en Alicante.
			4.4.4.4 Resultado por grúa equivalente El mejor resultado por grúa equivalente se obtiene en Castellón donde la diferencia entre los ingresos y gastos de los servicios de grúa con retirada a base, por cada grúa equivalente, da una pérdida de 17.102 euros. El resto de ayuntamientos también presentan resultados negativos siendo el peor el obtenido en Valencia 70.098 euros, luego en Elx 46.509 euros y en Alicante con un resultado negativo de 24.791 euros por cada grúa equivalente.

OBJETIVOS	SUBOBJETIVOS		CONCLUSIONES
		4.4.4.5 Resultado por agente equivalente	En esta ratio vuelve a ser Castellón la que obtiene mejor resultado ya que la gestión del servicio de grúa por cada agente equivalente supone una pérdida de 5.262 euros para el Ayuntamiento. En el resto de ayuntamientos se obtienen unos resultados negativos por cada agente equivalente de 23.991 euros en Alicante y de 19.933 euros en Elx. El resultado obtenido en Valencia es el peor con diferencia, si bien hay que tener en cuenta que aunque el número de agentes equivalentes utilizado no es correcto, se ha usado tanto para ingresos como para gastos.
		4.4.4.6 ¿Los ingresos obtenidos se ajustan a la ordenanza, en concreto a su informe económico?	El informe de la Intervención para la ordenanza de 2012 señala que Elx no ha realizado el informe económico-financiero que indica el artículo 25 del TRLRHL, por considerar que éste no era necesario. Elx considera además de los gastos de la empresa municipal encargada de gestionar el servicio, el coste de la policía local que trabaja para el servicio de grúa. Si bien el criterio contemplado en dicho informe en cuanto a la consideración de gastos parece razonable, sí que se considera necesario, para establecer o modificar la tasa, elaborar un informe técnico-económico en el que se ponga de manifiesto la previsible cobertura del coste del servicio, según se indica en el artículo 25 del TRLRHL.
	4.4.5	¿Cuál es el grado de ejecución presupuestaria del servicio de grúa?	4.4.5.1 Del presupuesto de gastos En Valencia los gastos reales del servicio de grúa superan en un 37,4% a los créditos definitivos, y en el caso de Elx los gastos superan los créditos definitivos en un 47,5%, Castellón es el Ayuntamiento que presenta el porcentaje de ejecución más reducido, un 79,4%, y en Alicante éste llega al 86,4%. 4.4.5.2 Del presupuesto de ingresos En ninguno de los cuatro ayuntamientos los ingresos reales del servicio de grúa superan los ingresos presupuestados. Los porcentajes de ejecución obtenidos oscilan entre el 74,7% del Ayuntamiento de Alicante y el 89,6% del Ayuntamiento de Castellón.



ANEXO III

Ordenanzas que regulan el servicio grúa



Ordenanzas que regulan el servicio de grúa

ALICANTE	Ordenanza fiscal reguladora de las tasas por servicio de autogrúa para el traslado de vehículos o inmovilización de los mismos y depósito en los locales del municipio.
CASTELLÓN	Ordenanza fiscal reguladora de las tasas por prestación de servicio de retirada de vehículos de la vía pública y subsiguiente custodia de los mismos.
ELX	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por la prestación del servicio de recogida de vehículos de la vía pública.
VALENCIA	Ordenanza reguladora de la tasa por la prestación del servicio de retirada de vehículos de la vía pública y subsiguiente custodia de los mismos.
ALCOI	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa municipal por prestación del servicio de retirada de vehículos de la vía pública y estancias en el depósito.
BENIDORM	Ordenanza fiscal nº13 reguladora de la tasa por retirada de vehículos de la vía pública y prestación de servicios especiales.
ELDA	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por retirada y traslado de vehículo con grúa y custodia en el depósito municipal.
GANDIA	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por prestación de servicios de recogida de vehículos de la vía pública e inmovilización y depósito de los mismos.
ORIHUELA	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por la prestación del servicio de retirada e inmovilizado de vehículos en la vía pública.
PATERNA	Ordenanza fiscal de la tasa por servicios especiales de espectáculos, transportes y servicio de inmovilización, retirada de vehículos de la vía pública y subsiguiente custodia de los mismos.
SAGUNT	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por prestación del servicio de retirada de vehículos de la vía pública y subsiguiente custodia de los mismos.
SANT VICENT DEL RASPEIG	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por prestación del servicio de autogrúa para traslado de vehículos y estancia de ellos en locales del Ayuntamiento.
TORRENT	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por la prestación del servicio de retirada de vehículos de la vía pública.
TORREVIEJA	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por prestación del servicio de actuación de grúa para la retirada de vehículos y su custodia en depósito habilitado al efecto.
VILA-REAL	Ordenanza fiscal reguladora de la tasa por retirada de vehículos de la vía pública y subsiguiente custodia de los mismos.

ANEXO IV

Tarifas año 2012



Tarifas aplicables año 2012

Concepto	Alicante	Castellón	Elche (3)	Valencia	Alcoi	Benidorm (1)	Elda (2)	Gandía (4)	Orihuela (5)	Paterna (6)	Sagunt (7)	San Vicente del Raspeig (8)	Torrent (9)	Torreveja (10)	Villareal
Enganche sin llevar al depósito:															
Bicicletas	25,00	20,00	18,39	---	---	7,50	---	---	---	---	---	---	---	---	9,80
Ciclomotores	25,00	20,00	18,39	18,26	40,04	7,50	17,03	7,52	7,50	12,50	27,00	20,00	17,61	8,40	49,00
Motocicletas hasta 250 cc	25,00	40,00	18,39	18,26	40,04	15,00	17,03	7,52	7,50	12,50	27,00	20,00	17,61	8,40	58,80
Motocicletas a partir de 250 cc	25,00	40,00	18,39	18,26	40,04	30,00	17,03	7,52	7,50	12,50	27,00	20,00	17,61	8,40	58,80
Vehículos 501< tara < 1.300 Kg	50,00	60,00	64,74	37,51	40,04	30,00	34,05	30,01	15,00	50,00	55,00	40,00	44,06	25,00	68,60
Vehículos 1.301< tara < 1.500 Kg	75,00	60,00	64,74	37,51	40,04	30,00	34,05	30,01	15,00	50,00	55,00	40,00	66,07	25,00	68,60
Vehículos 1.501< tara < 2.000 Kg	75,00	60,00	82,67	37,51	40,04	30,00	34,05	30,01	15,00	65,00	55,00	40,00	66,07	25,00	68,60
Vehículos 2.001 < tara < 2.500 Kg	75,00	60,00	138,11	37,51	40,04	30,00	34,05	30,01	15,00	65,00	105,00	40,00	66,07	25,00	68,60
Vehículos 2.501 < tara < 3.500 Kg	75,00	60,00	138,11	37,51	40,04	30,00	34,05	30,01	15,00	65,00	105,00	61,00	66,07	25,00	68,60
Vehículos 3.501 < tara < 5.000 Kg	75,00	60,00	138,11	37,51	40,04	(1)	34,05	30,01	15,00	(6)	171,00	61,00	77,25	25,00	68,60
Vehículos tara > 5.000 Kg	75,00	60,00	276,20	37,51	40,04	(1)	34,05	30,01	15,00	(6)	171,00	61,00	77,25	25,00	68,60
Enganche llevando al depósito:															
Bicicletas	50,00	40,00	18,39	---	---	15,00	---	---	---	---	---	---	---	---	24,50
Ciclomotores	50,00	40,00	18,39	36,51	40,04	15,00	34,05	15,03	15,00	35,00	53,00	42,00	35,26	16,80	73,50
Motocicletas hasta 250 cc	50,00	75,00	18,39	36,51	40,04	30,00	34,05	15,03	15,00	35,00	53,00	42,00	35,26	16,80	73,50
Motocicletas a partir de 250 cc	50,00	75,00	18,39	36,51	82,71	60,00	34,05	15,03	15,00	35,00	53,00	42,00	35,26	16,80	73,50
Vehículos tara < 500 Kg	100,00	112,00	64,74	73,03	82,71	60,00	68,10	60,01	30,00	85,00	112,00	81,00	88,09	52,50	88,20
Vehículos 501< tara < 1.000 Kg	100,00	112,00	64,74	73,03	82,71	60,00	68,10	60,01	30,00	85,00	112,00	81,00	88,09	52,50	88,20
Vehículos 1.001< tara < 1.300 Kg	100,00	112,00	64,74	146,06	82,71	60,00	68,10	60,01	30,00	85,00	112,00	81,00	88,09	52,50	88,20
Vehículos 1.301< tara < 1.500 Kg	100,00	112,00	64,74	146,06	82,71	60,00	68,10	60,01	30,00	85,00	112,00	81,00	132,15	52,50	88,20
Vehículos 1.501< tara < 2.000 Kg	150,00	112,00	82,67	146,06	82,71	60,00	68,10	60,01	30,00	125,00	112,00	81,00	132,15	52,50	88,20
Vehículos 2.001 < tara < 2.500 Kg	150,00	112,00	138,11	146,06	82,71	60,00	68,10	60,01	30,00	125,00	215,00	81,00	132,15	52,50	88,20
Vehículos 2.501 < tara < 3.500 Kg	150,00	112,00	138,11	146,06	82,71	60,00	68,10	60,01	30,00	125,00	215,00	126,00	132,15	52,50	88,20
Vehículos 3.501 < tara < 5.000 Kg	150,00	112,00	138,11	146,06	82,71	(1)	68,10	60,01	30,00	(6)	343,00	126,00	154,50	52,50	88,20
Vehículos tara > 5.000 Kg	150,00	112,00	276,20	146,06	82,71	(1)	68,10	60,01	30,00	(6)	343,00	126,00	154,50	52,50	88,20
Por cada día o fracción de custodia (Almacenaje)														(10)	
Bicicletas	10,00	11,00	1,96	---	---	1,50	---	---	---	---	---	---	---	---	5,88
Ciclomotores	10,00	11,00	1,96	4,57	8,43	1,50	4,30	1,50	3,00	3,00	9,00	3,00	3,32	2,65	5,88
Motocicletas hasta 250 cc	10,00	14,00	1,96	4,57	8,43	2,00	4,30	1,50	3,00	3,00	9,00	3,00	3,32	2,65	8,82
Motocicletas a partir de 250 cc	10,00	14,00	1,96	4,57	8,43	3,00	4,30	1,50	3,00	3,00	9,00	3,00	3,32	2,65	8,82
Vehículos tara < 500 Kg	20,00	18,00	1,96	9,13	8,43	4,50	8,50	4,51	4,50	6,00	13,00	3,00	6,65	12,60	8,82
Vehículos 501 < tara < 1.000 Kg	20,00	18,00	7,16	9,13	8,43	4,50	8,50	4,51	4,50	6,00	13,00	3,00	6,65	12,60	8,82
Vehículos 1.001 < tara < 1.300 Kg	20,00	18,00	7,16	18,26	8,43	4,50	8,50	4,51	6,00	9,00	13,00	3,00	6,65	12,60	8,82
Vehículos 1.301 < tara < 1.500 Kg	20,00	18,00	7,16	18,26	8,43	4,50	8,50	4,51	6,00	9,00	13,00	3,00	12,44	12,60	8,82
Vehículos 1.501 < tara < 2.000 Kg	30,00	18,00	7,16	18,26	8,43	4,50	8,50	4,51	6,00	9,00	13,00	3,00	12,44	12,60	8,82
Vehículos 2.001 < tara < 3.500 Kg	30,00	18,00	10,67	18,26	8,43	4,50	8,50	4,51	6,00	9,00	15,00	3,00	12,44	12,60	8,82
Vehículos 3.501 < tara < 5.000 Kg	30,00	18,00	10,67	18,26	8,43	7,50	8,50	4,51	6,00	12,00	25,00	3,00	15,45	23,15	8,82
Vehículos tara > 5.000 Kg	30,00	18,00	10,67	18,26	8,43	7,50	8,50	9,02	6,00	12,00	25,00	3,00	15,45	23,15	8,82
Inmovilización															

NOTA (1): Si es superior a 3.500 kg. se autoriza por ser imposible en desplazamiento al depósito con la grúa municipal que se preste con grúa privada debiendo abonar el responsable del vehículo la factura según la tarifa en vigor de la empresa más la estancia en el depósito.

NOTA (2): Hay dos categorías de tarifas: si se encuentran en casco urbano o si no. Ponemos las del casco urbano. El depósito cobra por cada 24 horas o fracción que pase el vehículo.

NOTA (3): No contempla distinta tarifa si se lleva al depósito que si no (art. 2 ordenanza). En Elx existe una tarifa adicional por la retirada de motocicletas, vehículos de 3 ruedas y asimilados (cuatriciclos), según el anexo II del Reglamento General de Vehículos 27,76 euros, que no se ha incluido por no ser homologable al resto de tarifas. Cuando es fuera del casco urbano se suma 0,333 euros por cada Km que haya de recorrer.

NOTA (4): En Gandía para vehículos de más de 5.000 Kg. es la cuota más 10,818218 euros por cada 1.000 kg. que exceda de los 5.000. Hay una tarifa adicional por motocicletas que no se ha incluido.

NOTA (5): La cuota se incrementa en un 50% cuando los servicios que los motiven tengan lugar entre las 20.00 hasta las 00.00 horas y un 100% entre las 00.00 hasta las 08.00 horas.

NOTA (6): Hay dos grupos de tarifas. Cuando la retirada se produce de lunes a viernes a 8 a 21 horas (excepto festivos) y el resto. Hemos calculado la media en el cuadro. Existe una tarifa adicional por cada día de inmovilización por cepo. Y una tarifa por si no se realiza el traslado al depósito ni se ha llegado a enganchar el vehículo. En los casos de más tonelaje y los medios municipales son insuficientes la tasa será el importe que el Ayuntamiento tenga que abonar a la empresa que haga el trabajo más un 15% por gastos generales de administración.

NOTA (7): También hay una tarifa para camiones que no se ha incluido por no ser homologable al resto de tarifas. Y en la inmovilización hay muchas tarifas.

NOTA (8): Establece también las tarifas cuando se desplaza entre calles o en la misma vía pública, sin traslado al depósito.

NOTA (9): También tiene importe por hora o fracción de estancia en el depósito.

NOTA (10): En los turismos la tarifa es de 52,50 euros, en el resto de vehículos se marca en función del peso. Cuando es fuera del casco urbano se suma 0,30 euros por cada km que haya de recorrer.

ANEXO V

Alegaciones del cuentadante



Ayuntamiento de Alicante



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE



**SINDICATURA DE COMPTES
DE LA COMUNITAT VALENCIANA**

REGISTRE GENERAL

DATA: 28/09/2015 13.06

Núm: 201503175 ENTRADA

Fecha: 18 de septiembre de 2015

Servicio de Tráfico, Transportes y Movilidad
Dpto. Económico-Jurídico

S/Ref.: 201501948 N/Ref.: RM/Ib 1.569/2015

Asunto: alegaciones grúa

Destinatario:

Sindicatura de Comptes

C/ Sant Vicent, 4

46002 Valencia

En contestación a su escrito de fecha 22 de julio de 2015 en el que nos da traslado del borrador de Informe sobre **"La grúa en los grandes ayuntamientos arrastrados por la inercia. Auditoría operativa sobre el servicio de retirada de vehículos en los ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes"**, se remiten las alegaciones formuladas por este Ayuntamiento según el modelo indicado en su carta.

La jefa del servicio de Tráfico, Transportes y Movilidad,

Fdo.: Remedios Martínez Munera.



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Alegaciones que se formulan al borrador de Informe sobre “La grúa en los grandes ayuntamientos arrastrados por la inercia. Auditoría operativa sobre el servicio de retirada de vehículos en los ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes”

Primera alegación

**Apartado 0 del borrador del Informe, página 9, párrafo 3.
Contenido de la alegación:**

El tiempo transcurrido entre la aprobación definitiva de la ordenanza y su publicación y entrada en vigor, se debió a que en la ordenanza aprobada el día 5 de noviembre de 2002 se contemplaban unas tasas calculadas teniendo en cuenta una infraestructura de servicios y una estructura de coste con arreglo al nuevo servicio que se pretendía implantar con la adjudicación del nuevo contrato; por lo tanto, hasta que no se implantara el nuevo servicio no podían entrar en vigor las nuevas tasas, ya que ello supondría cobrar al usuario una cuota superior al coste del servicio, con el consiguiente incumplimiento del artículo 24.2 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales.

La licitación del nuevo servicio, con unas nuevas prestaciones e infraestructuras, se inicia, de forma paralela, a la tramitación de la nueva ordenanza con las nuevas tasas, con la pretensión de que la puesta en marcha del servicio y la entrada en vigor de la ordenanza fueran simultáneas. No obstante, por motivos de diversa índole la finalización de ambos expedientes no se produce de forma simultánea, ya que la puesta en marcha del servicio, incluía, entre otros aspectos, la creación y adaptación de inmuebles para incrementar la capacidad de los depósitos hasta ese momento manifiestamente escasa.

En el acuerdo de la Junta de gobierno Local de fecha 3 de mayo de 2011, en el que se aprueba la primera prórroga del contrato, se recoge, en el primer párrafo de la parte expositiva que la gestión del servicio entro en vigor el día 1 de julio de 2003, fecha en que fue publicada la ordenanza fiscal.

Hacer constar que hasta la entrada en vigor de la ordenanza vigente en el año 2012, se aplicaron las tasas reguladas en la ordenanza publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante nº 167 de 24 de julio de 1998.

Segunda alegación

Apartado 4.2.3.1 del borrador del Informe, página 44, párrafo 4.

Contenido de la alegación:

El anuncio de licitación fue realizado por el Ayuntamiento de Alicante conforme al modelo de anuncio para la licitación de los contratos de gestión de servicios públicos, aprobado en el apartado C) del Anexo VII del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

En el anuncio realizado se especificaba claramente el lugar donde las personas interesadas podían recoger toda la documentación relativa a la licitación, y así conocer todos y cada unos de los documentos que la integraban.

En consecuencia, se considera que se ha garantizado el principio de igualdad, ya que los licitadores pudieron conocer los criterios de adjudicación y su ponderación con carácter previo a la presentación de sus ofertas.

Tercera alegación

Apartado 4.3.2 del borrador del Informe, página 62, párrafo 1.

Contenido de la alegación:

Una vez que la policía local retira un vehículo de la vía pública se convierte en depositario del mismo con las obligaciones legales que ello conlleva por lo que los servicios sin retirada a base son prácticamente inexistentes y las inmovilizaciones de vehículos en la vía pública nulas.

Cuarta alegación

Apartado 4.3.3.1 del borrador del Informe, página 69, párrafo 4.

Contenido de la alegación:

En el pliego de prescripciones técnicas del contrato se contemplan los **servicios de grúa ordinarios** que son de obligado cumplimiento, a los que corresponde el **pago mensual y periódico de la certificación**, y en caso que existan **servicios extraordinarios**, se detallan de forma adicional en **cada factura**, que

se abonan a precio por hora. En el pliego también se recogen los **servicios de apoyo**, por si fueran necesarios. Dicho de otro modo, como se recoge en el apartado 7.3 del referido pliego, los servicios ordinarios están rigurosamente detallados en el pliego, y el hecho de que no vuelvan a figurar en la certificación, no significa que no se compruebe su cumplimiento, con carácter previo a la certificación.

En lo que al **control de los turnos** respecta, ordinarios, extraordinarios, etc., éste se realiza por parte de la **policía local** que es la que organiza el servicio, de forma coordinada con la **dirección del contrato** para la realización de los servicios extraordinarios.

Alicante, a 10 de septiembre de 2015



Mª Remedios Molina Molina.



Francisco Andrés Fernández Gómez.



Ayuntamiento de Valencia



**SINDICATURA DE COMPTES
DE LA COMUNITAT VALENCIANA**

REGISTRE GENERAL

DATA: 11/09/2015 11.14

Núm: 201502976 ENTRADA



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

N. Eixida N. Salida	00128-2015-105966	Destinatari(ària) / Destinatario(a)
D a t a Fecha	11/09/2015	SINDICATURA DE CUENTAS
Expedient Expediente	O-04505-2014-000046-00	CL/ SAN VICENTE MARTIR, 4
Servici Servicio	SEC. RECURSOS ESP. SFI	46002, VALENCIA (VALENCIA)
Secció Sección		
ASSUMPTE ASUNTO	NOTIFICACION	

Adjunto remito oficio Alcaldía y alegaciones al borrador de informe sobre "La grúa en los grandes ayuntamientos arrastrados por la incertidumbre. Auditoría operativa sobre el servicio de retirada de vehículos en los ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes".

HE REBUT L'ORIGINAL / RECIBÍ EL ORIGINAL

Nom persona interessada / Nombre persona interesada
València,
Signatura / Firma

PROTECCIÓ DE DADES / PROTECCIÓN DE DATOS

Les dades de caràcter personal que apareixen en esta comunicació formen part d'un fitxer propietat de l'Ajuntament de València. De confirmat amb la Llei Orgànica 15/1999, de Protecció de Dades de Caràcter Personal, vostè pot exercitar els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició mitjançant instància presentada davant el Registre Gral. d'Entrada de l'Ajuntament de València.

Los datos de carácter personal que aparecen en esta comunicación forman parte de un fichero propiedad del Ayuntamiento de Valencia. De conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, Ud. puede ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, mediante instancia presentada ante el Registro Gral. de Entrada del Ayuntamiento de Valencia.

1/1

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
CAP SERVICI - SERV. D'AUDITORIA	LYDIA LA ROCA CERVIGON	11-09-2015	ACCVCA-120	48 9e d3 53 7f 29 36 9a



Id. document: Juzb dMwA wogf 2uho KxsX Dp8E gGE=
CÒPIA INFORMATIVA (NO VERIFICABLE EN SEU ELECTRÒNICA)



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

Adjunto remito escrito de alegaciones al borrador de informe sobre "La grúa en los grandes ayuntamientos arrastrados por la inercia. Auditoría operativa sobre el servicio de retirada de vehículos en los ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes" de esa Sindicatura de Comptes, que se remitió a este Ayuntamiento de Valencia en fecha 23 de julio de 2015.

EXCMO. SR. D. ANTONIO MIRA-PERCEVAL PASTOR
SINDIC DE COMPTES

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
ALCALDE - ALCALDIA	JUAN RIBO CANUT	11/09/2015	ACCVCA-120	1558751290315483287



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

ALEGACION QUE SE FORMULA AL BORRADOR DE INFORME DE LA SINDICATURA DE CUENTAS SOBRE "LA GRÚA EN LOS GRANDES AYUNTAMIENTOS ARRASTRADOS POR LA INERCIA. AUDITORÍA OPERATIVA SOBRE EL SERVICIO DE RETIRADA DE VEHÍCULOS EN LOS AYUNTAMIENTOS CON POBLACIÓN SUPERIOR A 50.000 HABITANTES".

Recibido en fecha 23 de julio de 2015 el informe sobre "La grúa en los grandes ayuntamientos arrastrados por la inercia. Auditoria operativa sobre el servicio de retirada de vehículos en los ayuntamientos con población superior a 50.000 habitantes", se formula la siguiente alegación:

APARTADO 4.2.4 DEL BORRADOR DEL INFORME, PAGINA 47, PARRAFO SEGUNDO.

"En relación con la indicación que hace esa Sindicatura sobre que la situación de concurso de una de las empresas que conforman la UTE es causa de disolución del contrato de acuerdo con la legislación aplicable al mismo, hay que manifestar lo siguiente:

En los Acuerdos de la Junta de Gobierno Local, de fechas 25-10-2013, 27-12-2013 y 28-03-2014, cuyas copias se remitieron, en su día, a la Sindicatura, figura la posibilidad jurídica de mantener el contrato aunque uno de los miembros de la UTE esté incurso en un procedimiento de declaración de concurso, ya que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 112.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, en estos casos, la resolución del contrato, únicamente, es obligatoria cuando se ha iniciado la fase de liquidación, supuesto en el que, en aquellos momentos, no nos encontrábamos.

Respecto a esta cuestión, en los acuerdos arriba citados, también se hacía mención del informe de JCCA de 9/2011 de 27 de marzo de 2012. Dichos acuerdos de la Junta de Gobierno Local decían, entre otras cosas:

"que la declaración de concurso es causa de resolución potestativa para la Administración, dado que no impide al contratista continuar con su actividad empresarial, pudiendo garantizar la continuidad de la prestación y más siendo una UTE cuando la responsabilidad en la ejecución del contrato es solidaria. La resolución del contrato será obligación en caso de insolvencia en cualquier procedimiento y en el caso de concurso de acreedores, la apertura de la fase de liquidación".

ANEXO VI

Informe sobre las alegaciones presentadas



ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES EFECTUADAS AL BORRADOR DEL INFORME DE AUDITORIA OPERATIVA SOBRE EL SERVICIO DE RETIRADA DE VEHÍCULOS EN LOS AYUNTAMIENTOS CON POBLACIÓN SUPERIOR A 50.000 HABITANTES

Previamente al trámite de alegaciones y conforme a lo previsto en la sección 704 del “Manual de fiscalización” de esta Sindicatura, se remitieron por correo electrónico el 15 de mayo de 2015, las conclusiones de la auditoría operativa sobre el servicio de grúa, efectuada a los 15 ayuntamientos de más de 50.000 habitantes de la Comunitat Valenciana. Tan solo los ayuntamientos de Alicante, Castellón y Elche realizaron observaciones y en el borrador del Informe se efectuaron las modificaciones que se consideraron oportunas. Mediante escrito de 22 de julio de 2015, el borrador del Informe fue remitido a los distintos ayuntamientos para que formularan las alegaciones que estimasen convenientes, finalizando el plazo para ello el 10 de septiembre de 2015.

Las alegaciones efectuadas al borrador del Informe por el Ayuntamiento de Valencia fueron presentadas el 11 de septiembre de 2015 y las realizadas por el Ayuntamiento de Alicante el 18 de septiembre de 2015, éstas últimas suscritas y remitidas por la jefa de sección de tráfico, transporte y movilidad. Las dos alegaciones han sido presentadas fuera del plazo establecido para ello.

Respecto a estas alegaciones se informa lo siguiente:

AYUNTAMIENTO DE VALENCIA

Primera alegación:

Apartado 4.2.4 párrafo 4º del borrador del Informe

Comentarios:

La alegación se refiere a la observación que figura en el informe de fiscalización sobre un incumplimiento del contrato por la prestación del servicio de grúa, en el sentido de que la situación de concurso de una de las empresas que conforman la UTE es causa de resolución del contrato de acuerdo con la legislación aplicable al mismo.

El Ayuntamiento alega que en los Acuerdos de la Junta de Gobierno Local, de fechas 25-10-2013, 27-12-2013 y 28-03-2014, figura la posibilidad jurídica de mantener el contrato aunque uno de los miembros de la UTE esté incurso en un procedimiento de declaración de concurso, ya que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 112.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, en estos casos, la resolución del contrato, únicamente, es obligatoria cuando se ha iniciado la fase de

liquidación, supuesto en el que, en aquellos momentos, no se encontraba el adjudicatario.

No se puede aceptar la alegación porque el precepto citado en el párrafo anterior establecía que: “la declaración de quiebra, de concurso de acreedores, de insolvente o de fallido en cualquier procedimiento originará siempre la resolución del contrato”. Para la suspensión de pagos el apartado siete de este artículo preveía la posibilidad de que la Administración acordase su continuidad, previa constitución de las garantías suficientes, que no ha sido acreditada.

Consecuencias en el Informe:

Mantener la actual redacción del Informe.

AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Primera alegación:

Apartado 0 párrafo 32º, apartado 4.1.1, párrafo 6º del borrador del Informe y anexo 2

Comentarios:

En el Informe se indica que es significativo el retraso de seis meses producido en Alicante para publicar la aprobación definitiva de la ordenanza que regula la prestación del servicio de grúa.

El Ayuntamiento alega que el tiempo transcurrido entre la aprobación definitiva de la ordenanza y su publicación y entrada en vigor, se debió a que en la ordenanza aprobada el día 5 de noviembre de 2002 se contemplaban unas tasas calculadas teniendo en cuenta una infraestructura de servicios y una estructura de coste con arreglo al nuevo servicio que se pretendía implantar con la adjudicación del nuevo contrato; por lo tanto, hasta que no se implantara el nuevo servicio no podían entrar en vigor las nuevas tasas, ya que ello supondría cobrar al usuario una cuota superior al coste del servicio, con el consiguiente incumplimiento del artículo 24.2 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales.

En la alegación se indica que la gestión del servicio entró en vigor el día 1 de julio de 2003, fecha en que fue publicada la ordenanza fiscal y que hasta la entrada en vigor de la ordenanza vigente en el año 2012, se aplicaron las tasas reguladas en la ordenanza anterior.

Consecuencias en el Informe:

Modificar la redacción del borrador del Informe para recoger lo señalado por el Ayuntamiento sobre las causas del retraso en la publicación de la ordenanza.

Segunda alegación:

Apartado 4.2.3.1 párrafo 1º del borrador del Informe

Comentarios:

En el Informe se indica que en la licitación del Ayuntamiento de Alicante, los pliegos de cláusulas administrativas no incluyen los criterios de adjudicación ni su ponderación. Por lo que además de que se incumple el artículo 67.2 del Reglamento General de la Ley de Contratos, el procedimiento no garantizó el principio de igualdad, ya que los licitadores no pudieron presentar sus ofertas conociendo estos criterios.

En la alegación se señala que el anuncio de licitación fue realizado por el Ayuntamiento de Alicante conforme al modelo de anuncio para la licitación de los contratos de gestión de servicios públicos, aprobado en el apartado C) del Anexo VII del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Asimismo, se indica que en el anuncio realizado se especificaba claramente el lugar donde las personas interesadas podían recoger toda la documentación relativa a la licitación, y así conocer todos y cada uno de los documentos que la integraban. Es por ello que consideran que se ha garantizado el principio de igualdad, ya que los licitadores pudieron conocer los criterios de adjudicación y su ponderación con carácter previo a la presentación de sus ofertas.

El Informe de fiscalización hace referencia a la ausencia de los criterios de adjudicación en el pliego de condiciones, como exige el artículo 67.2 del Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Consecuencias en el Informe:

Mantener la actual redacción del Informe.

Tercera alegación:

Apartado 4.3.2 párrafo 3º del borrador del Informe

Comentarios:

En el Informe se indica que Alicante no ha podido suministrar la información referente a los servicios que no suponen traslado a depósito, ni las inmovilizaciones, y que la imposibilidad de suministrar dicha información, que se considera necesaria para un adecuado control de la gestión del servicio, supone una deficiencia significativa.

El Ayuntamiento indica que una vez que la policía local retira un vehículo de la vía pública se convierte en depositario del mismo con las obligaciones legales que ello conlleva por lo que los servicios sin retirada a base son prácticamente inexistentes y las inmovilizaciones de vehículos en la vía pública nulas.

Esta Sindicatura considera necesario tener controlada esta información para la adecuada gestión del servicio.

Consecuencias en el Informe:

Mantener la actual redacción del Informe.

Cuarta alegación:

Apartado 4.3.3.1 párrafo 3º del borrador del Informe

Comentarios:

El Informe señala que según se indica en los cuestionarios, se comprueba que los servicios facturados por la empresa concesionaria coinciden con los efectivamente prestados, si bien en Alicante no se deja constancia de las comprobaciones o controles realizados. En este punto cabe observar que en Alicante no se ha podido verificar esta afirmación pues las facturas no detallan el número de servicios realizados mensualmente.



El Ayuntamiento indica que los servicios ordinarios están rigurosamente detallados en el pliego, y el hecho de que no vuelvan a figurar en la certificación, no significa que no se compruebe su cumplimiento, con carácter previo a la certificación.

La observación hecha por la Sindicatura hace referencia al hecho de que no se deje evidencia de la comprobación, no de que ésta no se realice.

Consecuencias en el Informe:

Mantener la actual redacción del Informe.