



CODI DE VERIFICACIÓ	4E6R4D5F6M3C4D5S066K		
PROCEDIMENT	V124 Polítiques, plans i directrius		
EXPEDIENT NÚM.	AJT/73205/2021	DOCUMENT NÚM.	800996/2022
ÀREA	Convivència, Seguretat i Mobilitat		
UNITAT	Seguretat, Convivència i Civisme. Direcció		

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA D'ESTABLIMENT I PRESTACIÓ DEL SERVEI MUNICIPAL DE RETIRADA DE VEHICLES, DIPÒSIT MUNICIPAL I GESTIÓ ADMINISTRATIVA DE VEHICLES ABANDONATS I DELS RENUNCIATS PELS SEUS PROPIETARIS

SUMARI

1.- INTRODUCCIÓ

2.- EL SERVEI PÚBLIC MUNICIPAL DE RETIRADA DE VEHICLES, DIPÒSIT MUNICIPAL I GESTIÓ DE VEHICLES ABANDONATS I DELS RENUNCIATS PELS SEUS PROPIETARIS

3.- JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT D'ESTABLIMENT DEL SERVEI

3.1.- Justificació social

- 3.1.1. Servei d'utilitat per a les institucions públiques
- 3.1.2. Servei que beneficia a la ciutadania en general

3.2.- Justificació jurídica

3.3.- Justificació econòmica

- 3.3.1.- Consideracions generals
- 3.3.2.- Ingressos i costos del servei
- 3.3.3.- Altres impactes econòmics derivats del servei



1.- INTRODUCCIÓ

El present document respon a posar de manifest les raons que porten a justificar la necessitat del servei públic municipal de retirada de vehicles de la via pública per mitjà de la grua i el dipòsit municipal a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, d'acord amb la resolució del Tinent d'Alcaldia de l'Àrea de Convivència i Seguretat núm. 10726, de 21-10-2021, per la qual es va ordenar que, per part del Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Àrea de Convivència i Seguretat, s'elaborés la memòria justificativa corresponent, per tal de donar-li la tramitació pertinent.

El seu contingut consisteix en una exposició dels antecedents i situació actual d'aquest servei, la descripció de les raons socials, jurídiques i econòmiques que justifiquen l'existència del mateix i una valoració de la seva sostenibilitat.

2.- EL SERVEI PÚBLIC MUNICIPAL DE RETIRADA DE VEHICLES, DIPÒSIT MUNICIPAL I GESTIÓ ADMINISTRATIVA DE VEHICLES ABANDONATS I DELS RENUNCIATS PELS SEUS PROPIETARIS

El Ple de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, en sessió d'1 d'octubre de 1992, va encomanar a la Societat d'Aparcaments i Serveis, SA, la gestió del servei de zones blaves; i el 3 de desembre de 1992 es va encomanar a aquesta mateixa societat el servei de retirada de vehicles de la via pública per mitjà de la grua municipal.

Posteriorment, el 7 de maig de 2003, la Junta de la Societat L'H 2010, SPM, SA, va aprovar el projecte de fusió per absorció de la societat, també de capital íntegrament municipal Aparcaments i Serveis de l'Hospitalet, SA.

En sessió de 22 de desembre de 2004, el Ple va ratificar l'encomana de gestió efectuada en el seu dia i va aprovar el conveni entre l'Ajuntament i L'H 2010, SPM, SA de condicionament i d'explotació i control dels estacionaments vigilats per mitjà de la instal·lació de màquines expenedores de tiquets.

El 19 de gener de 2005, es va formalitzar un conveni que regulava les relacions entre l'Ajuntament i L'H 2010, SPM, SA per a la gestió del servei de retirada de vehicles de la via pública mitjançant la grua.

En sessió de 22 de febrer de 2011, el Ple acordà ampliar i modificar l'encomana de gestió a favor de L'H 2010, SPM, SA per al control dels estacionaments vigilats o amb control horari. Però per Provisió del Tinent d'Alcalde de Seguretat, Convivència i Civisme, de 22 de novembre de 2011, s'establí la necessitat de deixar sense efecte les encomanes a favor de L'H 2020, SPM, SA i que els serveis que comprenien s'encomanessin a La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals, SA.

La Comissió d'Assumptes Delegats de l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, en sessió de 22 de febrer de 2012, aprovà l'encomanda de la gestió del servei de retirada de vehicles de la via pública mitjançant grua, així com el control d'estacionaments vigilats a La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals, SA -La Farga- Societat mercantil amb capital social que és íntegrament de titularitat l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat. Aquesta encomana es va prorrogar fins al 31 de desembre de 2016 per



successius acords de la mateixa Comissió municipal i s'ha ampliat a la gestió del dipòsit municipal de vehicles i al manteniment integral de les instal·lacions de les àrees integrals de regulació de l'estacionament (AIRE).

La Comissió de competències delegades del Ple, en sessió de 22 de desembre de 2016, va aprovar les condicions en les quals la societat municipal La Farga Gestió d'Equipaments Municipals, S.A. hauria de prestar els serveis de retirada de vehicles de la via pública derivats de les actuacions emanades de la Guàrdia Urbana, la gestió administrativa del Dipòsit Municipal i el cobrament i la liquidació de les taxes que es determinin en l' Ordenança Fiscal reguladora de les taxes de Retirada de Vehicles de la Via Pública Immobilitzats per Procediments Mecànics i Dipòsit o la que la substitueixi.

La condició Onzena de l'encàrrec establí que la seva durada seria des de l'1 de gener del 2017 fins al 31 de desembre de 2020; no obstant això, podria ser prorrogada sempre que es mantinguessin les condicions de necessitat i obligació de desenvolupar aquest servei públic municipal i la corresponent dotació pressupostària per l'Ajuntament de L'Hospitalet. La pròrroga requeriria en tota cas acord previ de l'òrgan municipal competent.

La Junta de Govern Local, en sessió celebrada el 26 de juliol de 2019, va acordar crear un grup de treball "Ajuntament - La Farga" per a la millora de la gestió, amb l'objectiu de, entre d'altres, proposar totes aquelles actuacions o mecanismes que derivat de l'anàlisi de la situació actual de la societat es consideressin adients, atès que l'informe de la Intervenció general municipal de control financer de la societat corresponent a l'exercici 2017, i el referit als comptes de la societat de l'exercici 2018 es recomanaven un seguit d'actuacions dirigides a fer efectiva la necessària coordinació entre la societat i l'Ajuntament.

Posteriorment, en l'Informe de la mateixa Intervenció General, de 26 de novembre de 2019, es fa palès que en els memòries de comptes anuals de la Farga consten les encomanes/encàrrecs de gestió de serveis de Mobilitat, que inclou la retirada de vehicles de la via pública, el dipòsit i el servei de grua i el control d'estacionament de les àrees integrals d'estacionament -AIRE- (zones blava, verda i groga).

La Intervenció, respecte de les propostes de liquidació econòmica dels encàrrecs/encomanes de gestió presentades per la Farga, manifesta amb caràcter general que:

"La difusa delimitació del contorn jurídic de la prestació directa de serveis públics de les societats de capital íntegrament municipal, encomanes de gestió i encàrrecs a mitjans propis i la seva aplicació en les diferents línies d'activitats de la societat, fins l'aprovació de la LCSP i la llei 40/2015 havia afectat la correcta definició dels instruments jurídics reguladors dels encàrrecs/encomanes efectuades a la societat.

El dubte raonable respecte a què es puguin imputar despeses d'estructura a les encomanes/a mitjans propis."

Afegint que:



“Donat que fins a la data la situació no ha variat i dels anàlisi del grup de treball no s’ha arribat a una solució concreta, la representant de la IGM posa de manifest, en la línia de que es conclouia en l’informe 27/2019 que la correcta determinació de l’import dels costos d’estructura dels serveis públics prestats per la societat i les criteris d’imputació com a despeses indirectes en els encàrrecs/encomanes que es proposen liquidar, únicament es pot efectuar si es determina prèviament la naturalesa jurídica que regula cadascuna de les actuacions que l’ajuntament li va encarregar a la societat delimitant si s’enquaden en la prestació de serveis públics locals regulada a l’article 85 de la LBRL o en els encàrrecs a Mitjans propis previst en el TRLCSP vigent en el moment de la seva aprovació”.

La Comissió de competències delegades pel Ple, en sessió del dia 23 de desembre de 2020, va acordar prorrogar, durant l’any 2021, les condicions per a la prestació per La Farga Gestió d’Equipaments Municipals, SA, d’aquest servei.

La Junta de Govern Local, en sessió celebrada el 21 de juliol de 2021, va acordar donar-se per assabentada de les conclusions parcials per a la configuració dels serveis que presta la societat municipal, aprovades el 14 de juliol de 2021 pel grup de treball “Ajuntament - La Farga”, per les quals es va considerar necessari que aquests serveis es prestin per la societat, de forma directa, com a servei públic, de conformitat amb l’article 85 de la LBRL. A més, es va considerar convenient tramitar paral·lelament la pròrroga d’aquests serveis per a l’any 2022.

En aquest sentit, la Comissió de competències delegades pel Ple, en sessió del dia 22 de desembre de 2021, va acordar prorrogar, durant l’any 2022, les condicions per a la prestació per La Farga Gestió d’Equipaments Municipals, SA, d’aquest servei.

Les activitats relacionades amb la gestió dels vehicles abandonats i dels renunciats pels seus propietaris a L’Hospitalet de Llobregat es venen duent a terme de forma directa per l’Àrea amb competències en seguretat i mobilitat. Així, la Guàrdia Urbana de L’Hospitalet dedica agents uniformats a realitzar tots els tràmits administratius necessaris per a fer efectives les renunciacions que alguns propietaris de vehicles fan a favor de l’Ajuntament. De la mateixa forma, la Guàrdia Urbana ha vingut desenvolupant totes les gestions associades amb el tractament com a residus sòlids dels vehicles abandonats a la via i els espais públics, així com aquells renunciats a favor de l’Ajuntament que ja no són d’utilitat.

Aquestes activitats estan estretament relacionades amb la de la grua municipal, en tant que la pràctica totalitat dels vehicles renunciats i tots els vehicles abandonats han de ser traslladats als dipòsits municipals per la grua. És per això que es considera oportú conformar un únic bloc de servei municipal que inclogui tant l’activitat de grua, la de dipòsit, com la de gestió dels vehicles renunciats i abandonats.

3.- JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT D’ESTABLIMENT DEL SERVEI

3.1- Justificació social

Aquest és un servei que té un doble client: la ciutadania en general i el servei de la Guàrdia Urbana i altres institucions.



Efectivament, tota vegada que el servei de retirada de vehicles i dipòsit ja es ve prestant des de fa anys, analitzant la seva activitat es pot constatar que efectivament contribueix a aquests aspectes. En aquest sentit, més de dues terceres parts dels serveis de grua prestats durant el 2021 van ser per a traslladar a dipòsit vehicles que constituïen un perill, causaven greus pertorbacions a la circulació, estaven aparcats amb infracció d'estacionament, etc. És a dir, en una gran majoria de les actuacions de la grua es pretenia millorar la mobilitat de la ciutat, la seguretat de conductors i vianants o aconseguir un aprofitament més equitatiu de l'espai públic.

Un altre terç de les actuacions de la grua (1.459 serveis, un 31,9% del total) aquestes tenien com a propòsit coadjuvar al bon funcionament de la Guàrdia Urbana i altres institucions o facilitar el desenvolupament de diversos usos de la via pública, com van poder ser esdeveniments culturals o esportius, obres i manteniment dels carrers, poda d'arbres, gestions amb vehicles abandonats o el propi funcionament i ordenació dels espais dels dipòsits municipals.

Serveis efectius grua per tipologia (2021)		
Serveis que generen taxa (infracció, perill, molèstia, abandonament,...)	3.119	68,1%
Serveis que no generen taxa	1.459	31,9%
Esdeveniments i actuacions a via pública	361	7,9%
Actuacions operatives Guàrdia Urbana	294	6,4%
Necessitats logístiques Guàrdia Urbana	78	1,7%
Vehicles accidentats, incendiats i avariats	128	2,8%
Gestió de renunciacions i abandonaments	490	10,7%
Logística interna dipòsits	108	2,4%
Total serveis efectivament prestats per la grua 2021	4.578	100,0%

3.1.1. Servei d'utilitat per a les institucions públiques

La policia local de L'Hospitalet es beneficia del servei de retirada de grua des d'un punt de vista de facilitació de la seva operativa diària. Així, la grua municipal trasllada en diverses ocasions motocicletes i cotxes patrulla de la policia, transporta elements de senyalització que han d'instal·lar a la via pública, porta serradures a llocs a on hi ha hagut accidents, etc. La policia també es beneficia d'aquest servei quan localitza un vehicle que ha estat objecte de robatori o furt i cal retirar-lo de la via pública per a custodiar-lo abans de lliurar-lo al seu legítim titular, o en altres casos en què cal desplaçar d'un lloc a un altre un vehicle implicat en diligències policials de la pròpia Guàrdia Urbana o d'altres cossos policials.

A part dels cossos policials anteriorment citats, altres institucions també són puntualment beneficiaries d'aquest servei. És el cas de la Seguretat social o la Hisenda Pública, que de vegades fa requeriments d'embargament de vehicles que, cas de ser detectats a la via pública, han de ser retirats amb la grua municipal i posteriorment custodiats al dipòsit fins que la Autoritat corresponent determini el destí que se li ha de donar. També els jutjats i tribunals s'aprofiten del servei de grua i dipòsit municipal, en tant que ordenen el comís de vehicles encartats en procediments judicials que han de ser custodiats fins a nova ordre.



3.1.2. Servei que beneficia a la ciutadania en general

Pel que fa a la ciutadania com a beneficiària del servei que ens ocupa, són diversos els profits que n'obté com a col·lectiu d'usuaris de la ciutat i que porten a justificar la necessitat d'establir-lo com a servei públic municipal. Són aspectes relacionats amb la seva contribució a la millora de la mobilitat, a la seguretat viària, a la promoció d'un ús equitatiu de l'espai públic i a la disminució de la problemàtica dels vehicles abandonats. Així, seguint criteris de qualitat la prestació d'aquest servei al ciutadà, el servei de grua i dipòsit ha de permetre:

- Mantenir la disciplina vial referida a l'estacionament com element essencial per agilitar l'eficiència i la seguretat a la xarxa viària pública.
- Millorar la qualitat de vida i disminuir el cost de la mobilitat a través del manteniment de la fluïdesa del trànsit.
- Mantenir la seguretat i reserva d'espais destinats als vianants, amb una atenció especial a les persones amb mobilitat reduïda que necessiten d'una amplada mínima lliure obstacles, i als usuaris de zones escolars.
- Millorar la seguretat dels conductors de bicicletes i VMP, en ajudar a remoure els vehicles que obstaculitzin la circulació pels carrils reservats per a ells.
- Incrementar les places d'aparcament en les zones d'estacionament regulat amb control horari, mitjançant la retirada de vehicles abandonats o estacionats incorrectament en aquests espais.
- Impedir la degradació provocada per residus sòlids abandonats a la via pública.
- Facilitar l'execució d'obres i la realització d'esdeveniments públics.
- Augmentar la velocitat comercial per reduir la congestió, la contaminació i el cost econòmic dels trajectes.
- Proporcionar altres serveis de trasllat i moviment de vehicles a l'ajuntament, altres institucions i a la ciutadania.

En termes més generals, les justificacions socials basades en el benefici per a la generalitat de la ciutadania, contrastades a moltes ciutats durant els darrers anys, es poden agrupar en aquests àmbits:

L'ús equitatiu de l'espai públic

L'aparició en el temps del fenomen de la circulació de vehicles de motor a les ciutats i el seu increment fort i sostingut ha obligat les autoritats municipals a ordenar i regular la circulació per tal de garantir la seguretat de la població en general i dels conductors i procurar, sempre que sigui possible, un ús equitatiu de l'espai públic. Aquestes mesures s'han expressat en reglaments i ordenances municipals que han desenvolupat els criteris bàsics de la normativa legal sobre circulació de vehicles i han definit un conjunt de disciplina en matèria viària.

Així, en un primer moment, es van haver d'establir mesures reguladores per a l'estacionament i la parada dels vehicles a la trama urbana. Més tard, es van incorporar mesures d'estacionament limitat als carrers per tal de garantir una equitativa rotació de l'ocupació de l'espai públic.



Les mesures d'estacionament limitat, o regulat, són relativament recents i es creen quan es fa necessari afrontar l'alta concentració de vehicles als carrers. Aquestes mesures tenen per objectiu aconseguir una rotació en l'ús de l'espai, prioritzar la prestació de serveis per a la comunitat, com la distribució de mercaderies, establir zones bus, dissuadir de l'ús del vehicle privat i del llarg temps d'estacionament fomentant el transport col·lectiu.

Per garantir el compliment de la normativa han hagut de preveure's mesures de sanció per als cassos d'infracció i mesures de retirada de la via pública d'aquells vehicles que no complien amb les normes d'estacionament i impedièen l'ús convingut de les calçades. La necessitat de retirar vehicles infractors de la via pública obliga a disposar dels mitjans tècnics necessaris, i així apareix el servei de grua municipal per traslladar aquests vehicles als dipòsits municipals

I és que el servei de retirada de vehicles i objectes de la via pública (en endavant, servei de grua) té com a finalitat garantir i assegurar la correcta ordenació i seguretat del trànsit de vehicles dins del municipi, així com l'adequat ús de les vies urbanes per part dels seus usuaris conforme a la normativa vigent reguladora, tant de caràcter estatal com municipal. Es persegueix corregir situacions no desitjades provocades per incompliment de la norma que puguin cometre els conductors de vehicles tot generant riscos o perills per la circulació de persones o béns, així com situacions d'abús en la utilització de la xarxa viària municipal i els espais públics, normalment mitjançant la ocupació indeguda dels mateixos.

Més concretament, en un terreny més pràctic, el servei de grua ajuda a

- Incrementar les places d'aparcament disponibles a la via pública.
- Facilitar la circulació dels vehicles bloquejats (Guas ocupats, vehicles obstaculitzant, etc.).
- Garantir la disponibilitat de les places d'estacionament reservades per determinats col·lectius i serveis, especialment els dedicats a estacionament de persones amb problemes de mobilitat.

La millora de la mobilitat a la ciutat

La millora, així com la planificació estratègica de la mobilitat, la disciplina vial, entesa com el compliment de les normes de circulació i d'estacionament de la ciutat, és un element fonamental per millorar la fluïdesa del trànsit, promoure i fomentar l'educació vial entre tots els ciutadans que fan que totes siguin tasques imprescindibles per assolir una ciutat sostenible.

Les qüestions relatives a la justificació d'aquest servei en termes de mobilitat poden trobar-se en l'instrument de planificació de la mobilitat per excel·lència: el Pla de Mobilitat urbana Sostenible (PMUS). El PMUS de la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, aprovat en sessió extraordinària el dia 28 de juny de 2016 mitjançant acord de la Comissió de Competències delegades de Ple i en vigor des del dia 26 d'agost de 2016, és hereu, entre d'altres documents de planificació estratègica, de la normativa en matèria de mobilitat aprovada per la Generalitat de Catalunya, com és el cas del pla Director de Mobilitat (pdM) de la Regió Metropolitana de Barcelona. Mitjançant resolució núm. 9551, de 23-09-201, el Tinent d'Alcaldia de l'Àrea de Convivència i Seguretat ha ordenat que s'iniciïn els treballs necessaris per a la revisió del PMUS LH, disposant que es continuïn els treballs d'implementació de l'actual PMUS per a



executar les accions que resten pendents a data d'avui en aquest instrument de planificació de la mobilitat urbana sostenible de L'Hospitalet de Llobregat.

El 29 de setembre de 2015, L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), de la Generalitat de Catalunya va emetre informe favorable sobre l'adequació del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de L'Hospitalet, als criteris i les orientacions establerts pel Director de Mobilitat (pdM) de la Regió Metropolitana de Barcelona i a la pròpia Llei de Mobilitat.

El PMUS estableix diversos objectius que, en tot o en part, poden veure's impulsats o assolits amb la implementació i desenvolupament del servei públic de retirada de vehicles:

- *Objectiu 1. Afavorir les condicions per a la mobilitat de vianants.* El Pla, amb la seva acció P-4, contempla la implementació a la ciutat de vuit illes de vianants en les quals estigui prohibida no només la circulació de vehicles sinó també el seu estacionament. Es fa necessari que l'Administració disposi de mesures per a l'aplicació coercitiva d'aquesta prohibició d'aparcament per a fer efectius els beneficis de les esmentades illes de vianants.
- *Objectiu 2. Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual.* Per tal de fomentar la mobilitat en bicicleta cal disposar d'una xarxa contínua. El Pla determina que l'ampliació de la mateixa s'ha de fer preferentment habilitant espais en la calçada, traslladant allà a on sigui possible els carrils ciclables existents en les voreres. Aquesta coexistència d'espais reservats a bicicletes i Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) amb l'ús genèric que fan dels carrers els vehicles a motor comporta sovint problemes d'ocupació dels carrils bicicleta provocats per l'estacionament de cotxes i furgonetes. En l'actualitat existeixen 25 quilòmetres de xarxa ciclable a la ciutat i ja s'han licitat obres per a incrementar aquesta xifra fins els 72 durant el 2022 i 2023. Està previst que durant el 2024 s'arribi als 90 quilòmetres, que suposaran un 86% de la xarxa ciclable desitjable a la ciutat. És necessari assegurar l'existència i bon funcionament d'un servei de retirada de vehicles estacionats incorrectament que obstaculitzin el lliure trànsit pels carrils destinats als conductors de bicicletes i VMP.
- *Objectiu 3. Promoure la utilització del transport públic davant el transport privat.* Amb l'acció P-25, el PMUS determina la necessitat d'implantar carrils bus i incrementar la vigilància en aquests. Sovint els vehicles particulars i aquells dedicats a la descàrrega urbana de mercaderies estacionen incorrectament bloquejant els barrils exclusius del transport públic. Cal un eficaç servei de grua per assegurar que aquestes obstaculitzacions es redueixen a la seva mínima expressió i que durant el mínim possible quan s'esdevinguin, per tal de possibilitar una circulació fluïda i la conseqüent òptima freqüència de pas a totes les rutes. Així mateix, el PMUS, amb la seva acció P-33, prescriu la conveniència de millorar els espais d'embarcament i parada del transport públic, mentre que amb l'acció P-34 estableix que cal millorar l'accessibilitat física i de l'entorn de la parada. Disposar d'un bon servei de retirada dels vehicles que estacionin en la zona de recollida de viatgers és fonamental per assegurar el compliment d'aquest propòsit.
- *Objectiu 5. Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents.* Amb l'acció P-46, el Pla proposa alliberar l'espai públic en superfície per a usos més socials i sostenibles tot implantant elements físics



que impedeixin estacionaments indeguts no només a la via pública sinó també en qualsevol tipus d'espai públic a on no estigui permès l'estacionament. La disponibilitat d'un servei públic de retirada de vehicles complementa a la perfecció aquesta estratègia.

- *Objectiu 6. Garantir una distribució de mercaderies.* L'acció P-46 del PMUS proposa millorar la gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies. S'ha contrastat que existeix una alta indisciplina pel que fa a la prohibició d'estacionament de vehicles no autoritzats en les zones d'estacionament regulat amb control horari de càrrega i descàrrega. Es fa necessari poder actuar sobre aquests infractors per tal de deixar lliures les places reservades als professionals de la distribució i, per a aquest propòsit, un eficaç servei de retirada de vehicles amb grua es fa essencial. De fet, el propi PMUS, amb l'acció P-53, prescriu la necessitat d'incrementar la vigilància d'aquestes zones, resultant el servei de grua un incentiu eficaç perquè els conductors respectin la prohibició d'aparcar-hi.

Regular integralment l'estacionament a la via pública i incrementar la vigilància per alliberar l'espai públic en superfície i destinar-lo a fins més socials i sostenibles és, doncs, un dels objectius estratègics del Pla de Mobilitat aprovat per l'Ajuntament. La planificació dels aparcaments subterranis, la regulació de l'espai en superfície i l'increment de la vigilància en zones d'indisciplina d'aparcament, esdevenen eixos fonamentals per assolir aquest objectiu estratègic de ciutat.

La seguretat vial

Existeixen també justificacions d'aquest servei relatives a l'àmbit ja no només de la mobilitat en sentit general, sinó també en el més concret de la *mobilitat segura o seguretat vial*:

- El propi PMUS recull en el seu objectiu número 9 el propòsit de reduir l'accidentabilitat. Més concretament, amb l'acció P-63, el Pla demana pacificar l'entorn escolar tot aconseguint la disciplina en l'aparcament a zones properes a l'entorn escolar. La retirada de vehicles mal estacionats en aquests punts ajuda a millorar la visibilitat de la resta de conductors, a evitar maniobres perilloses per a superar aquests obstacles i a reduir embussos que incrementen la contaminació de l'aire en aquestes zones protegides.
- El Pla Local de seguretat viària de L'Hospitalet de Llobregat 2020-2023 contempla com a tercer objectiu específic la protecció dels usuaris de risc en la mobilitat. En aquest sentit, s'estableix com a acció a impulsar la de fer campanyes de control de prevenció d'atropellaments, especialment a passos de vianants. La retirada de vehicles estacionats incorrectament abans dels passos de vianants és, en aquest sentit, una acció prioritària per a millorar la seguretat dels vianants a efectes d'evitar atropellaments.
- La possibilitat de retirar, de forma àgil, vehicles estacionats en els carrils reservats per a bicicletes i VMP és també fonamental als efectes d'incrementar la seguretat dels seus conductors, en tant que s'evita que aquests hagin d'abandonar les vies que tenen reservades, incorporant-se a la part de la calçada que és d'ús general per a la resta de vehicles i en la que tenen una molt més alta probabilitat de patir un accident.



- La grua ajuda a garantir la seguretat i reserva d'espais destinats a vianants i reduir així la perillositat del trànsit vers aquests.

La gestió dels residus a la via i espais públics

La gestió dels vehicles abandonats a la via pública i espais públics té per objecte establir mesures destinades a la prevenció de la generació de residus procedents de vehicles i a la recollida, a la preparació per a la reutilització, al reciclatge i altres formes de valorització dels vehicles al final de la seva vida útil, inclosos els seus components, per reduir l'eliminació de residus i millorar l'eficàcia en la protecció de la salut humana i del medi ambient al llarg del cycle de vida dels vehicles. Un dels objectius d'aquest servei, tant en la seva vessant de l'activitat de la grua com en la del dipòsit de vehicles, és el d'impedir la degradació provocada per residus sòlids abandonats en la via pública.

L'assumpte dels vehicles abandonats té un fort impacte entre els veïns de L'Hospitalet de Llobregat. Així, de les 496 queixes rebudes per la Guàrdia urbana entre l'1 de gener de 2021 i el 14 de febrer de 2022, gairebé la tercera part (136) van ser per aquesta problemàtica.

Aquesta preocupació ciutadana respon fets objectius, ja que s'ha pogut contrastar que existeix un incompliment continuat de la prohibició d'abandonar vehicles al carrer. En aquest sentit, l'any 2019 a la ciutat es van tramitar 588 denúncies per aquest precepte, mentre que el 2020, amb ocasió de la crisi sanitària, la xifra va baixar a les 409. En tant que s'ha establert com una prioritat la disminució dels vehicles abandonats a la via pública, s'han redoblat esforços i l'any 2021 s'ha impulsat notablement l'activitat policial de denúncia per aquest precepte, arribant a les 719 denúncies.

3.2.- Justificació jurídica

La LBRL, en la redacció donada per la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'Administració local (LRSAL), estableix en el seu article 85 que:

“1. Son servicios públicos locales los que prestan las entidades locales en el ámbito de sus competencias”.

Aquesta noció, genèrica i imprecisa, ha requerit de l'esforç interpretatiu en seu doctrinal i jurisprudencial. Recollint-ne els pronunciaments principals, les característiques essencials d'una activitat de servei públic local, en resum, serien les següents:

- A nivell subjectiu, es desenvolupa per una entitat local, per ella mateixa o a través d'un gestor, amb el qual aquella es troba vinculada mitjançant una relació jurídica determinada.
- Objectivament, no consisteix en qualsevol activitat econòmica, sinó que està constituïda per prestacions tècniques i configurada d'acord amb els criteris de generalitat i d'igualtat i en unes condicions de continuïtat i regularitat.



- És una activitat que ha de ser assumida com a servei públic local per l'entitat, en l'àmbit de llurs competències i conformitat amb el procediment administratiu establert, o bé que ha de ser declarada com a tal per la legislació.

Aquest darrer punt és determinant: per això, el servei públic local exigeix una decisió solemne i pública, per la qual l'entitat local assumeix la titularitat i garanteix, a través d'intensos poders d'ordenació i control, els elements clau de la regularitat i la continuïtat del servei. Aquesta decisió correspon al Ple de l'Entitat Local i precedeix l'elecció de la forma de gestió, tot i que ambdues decisions es poden articular en un procediment conjunt i adoptar-se en la mateixa sessió.

En qualsevol cas, l'afirmació de la competència comporta l'atribució al municipi de les potestats necessàries per a l'establiment, l'ordenació i la implantació dels serveis de la seva competència, assenyalant l'article 153.1 del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals (ROAS) que:

“Els ens locals tenen plena potestat per crear, modificar i suprimir els serveis de la seva competència, d'acord amb la legislació vigent”.

En el cas que ens ocupa, l'atribució material de competències s'efectua en la legislació bàsica i en la catalana de desenvolupament. Així, el règim competencial dels municipis està configurat pels articles 25 i 26 de la LBRL, en la redacció donada per la LRSAL. Aquest règim es reproduïx als articles 66 i 67 del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya (TRLMC), aprovat pel Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, sens perjudici de la seva adequació a la LRSAL.

En aquest sentit, l'article 25.2.g) de la LBRL estableix que, en els termes de la legislació estatal i autonòmica, tots els municipis hauran d'exercir competències pròpies en matèria de “tràfic, estacionament de vehicles i mobilitat”.

En la mateixa línia, l'article 66.3.b) del TRLMC disposa que els municipis tenen competències pròpies pel que fa a “l'ordenació del trànsit de vehicles i de persones en les vies urbanes”.

Aquesta matèria ha estat objecte de desplegament estatal i autonòmic. Així, el Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, estableix en el seu article 7.c) que correspon als municipis:

“La retirada dels vehicles de les vies urbanes i el seu posterior dipòsit quan obstaculitzin, dificultin o suposin un perill per a la circulació, o estiguin aparcats incorrectament a les zones d'estacionament restringit, en les condicions que preveu per a la immobilització aquest mateix article. Les bicicletes només es poden retirar i portar al dipòsit corresponent si estan abandonades o bé si estan lligades i dificulten la circulació de vehicles o persones o malmeten el mobiliari urbà.

Igualment, la retirada de vehicles a les vies interurbanes i el posterior dipòsit d'aquests, en els termes que es determinin reglamentàriament”.

Altrament, l'article 39.4 del mateix Text refós afegeix:

“El règim de parada i estacionament en vies urbanes es regula per ordenança municipal, i es poden adoptar les mesures necessàries per evitar el destorb del



trànsit, entre elles, limitacions horàries de durada de l'estacionament, així com les mesures correctores requerides, inclosa la retirada del vehicle o la seva immobilització quan no disposi de títol que autoritzi l'estacionament en zones limitades en temps o excedeixi el temps autoritzat fins que s'aconsegueixi la identificació del conductor”.

Els supòsits de retirada i dipòsit d'un vehicle estan recollits en l'article 105 d'aquest precepte legal.

“Article 105. Retirada i dipòsit del vehicle.

1. L'autoritat encarregada de la gestió del trànsit pot procedir, si l'obligat a fer-ho no ho fa, a la retirada del vehicle de la via i el seu dipòsit en el lloc que es designi en els casos següents:

a) Sempre que constitueixi perill, causi greus perturbacions a la circulació de vehicles o vianants o deteriori algun servei o patrimoni públic.

b) En cas d'accident que impedeixi continuar la marxa.

c) Quan, tot i ser procedent legalment la immobilització del vehicle, no hi hagi un lloc adequat per practicar-la sense obstaculitzar la circulació de vehicles o persones.

d) Quan, una vegada immobilitzat un vehicle d'acord amb el que disposa l'article 104, no cessin les causes que van motivar la immobilització.

e) Quan un vehicle romanguí estacionat en llocs habilitats per l'autoritat municipal com a zones d'aparcament reservat per a l'ús de persones amb discapacitat sense col·locar el distintiu que ho autoritza.

f) Quan un vehicle romanguí estacionat en els carrils o parts de les vies reservats exclusivament per a la circulació o per al servei de determinats usuaris i a les zones reservades a la càrrega i descàrrega.

g) Quan un vehicle romanguí estacionat en llocs habilitats per l'autoritat municipal com d'estacionament amb limitació horària sense col·locar el distintiu que ho autoritza, o quan s'excedeixi el triple del temps abonat de conformitat amb el que estableix l'ordenança municipal.

h) Quan obstaculitzin, dificultin o suposin un perill per a la circulació”.

Igualment, els supòsits que motiven la retirada e immobilització de vehicles estan tipificats a l'ordenança de mobilitat del municipi de L'Hospitalet de Llobregat, aprovada definitivament el 30 de maig de 2015, publicada al BOPB de 21 de setembre de 2015 i en vigor des del 22 de setembre de 2015), al seu TÍTOL SEGON, Capítol IV, articles 46 a 49.

“Article 46. Retirada Criteris generals

Es pot retirar un vehicle per dur-lo al dipòsit corresponent quan es produeixi alguna de les causes següents :

1. Quan sigui un perill evident per a altres vehicles o vianants.

2. Quan existeixin perjudicis per a la circulació de vehicles o vianants.

3. Quan es modifiqui, negativament, el funcionament d'un servei públic.

4. Quan es pugui deteriorar el patrimoni públic (zones verdes i d'esbarjo, equipaments públics, mobiliari urbà, etc.).



5. Quan, d'acord amb el termini que estableix la llei, es pugui fer presumible l'abandonament del vehicle.

Article 47. Causes de retirada

1. Es considera, a títol enunciatiu, que és justificada la retirada d'un vehicle per portar-lo al dipòsit quan es trobi estacionat d'alguna de les maneres següents:

- a. En un lloc on estigui prohibida la parada.
- b. En doble fila, sense la presència del conductor.
- c. Obligant els altres conductors a fer maniobres antireglamentàries.
- d. En un pas per a vianants, bicicletes o per a persones amb mobilitat reduïda.
- e. Ocupant totalment o parcial una entrada o sortida de vehicles dins l'horari autoritzat.
- f. En una parada de transport públic, carril bus i/o taxi, carril VAO i via de tramvia.
- g. En zona de càrrega i descàrrega dins de l'horari reservat per a aquesta finalitat o que facin servir aquestes zones reservades sense tiquet o superant l'horari abonat o el màxim establert.
- h. En llocs reservats senyalitzats reglamentàriament.
- i. Davant de les sortides d'emergència.
- j. Ocupant totalment o parcial un carril de circulació.
- k. Ocupant totalment o parcial una vorera, andana, refugi o passeig de rambla, llevat que tingui autorització expressa.
- l. Impedint la visibilitat dels senyals de trànsit.
- m. Impedint als altres conductors la lliure utilització del seu vehicle.
- n. Obstruint totalment o parcial l'entrada o sortida d'un immoble.
- o. Impedint o destorbant el pas o la utilització d'una instal·lació o quiosc.
- p. En una illa de vianants fora dels llocs i horaris previstos.
- q. En una zona d'obres i zones amb reserva d'obres autoritzades.
- r. Quan es consideri que el vehicle està abandonat:
 - I. Es presumirà racionalment l'abandonament del vehicle quan transcorrin més de dos mesos des que el vehicle hagi estat dipositat, després de la seva retirada de la via pública. En aquest cas, el vehicle serà retirat a un dipòsit específic.
 - II. Es presumirà racionalment l'abandonament del vehicle quan estigui aparcat durant més d'un mes al mateix lloc i presenti desperfectes que en facin impossible el desplaçament pels seus propis mitjans o hi faltin les plaques de la matrícula.
- s. Quan hagin passat 24 hores d'una immobilització d'un vehicle sense que s'hagin esmenat les causes que la van motivar.
- t. Quan, a causa d'una avaria, l'equip de senyals acústics o l'alarma antirobatori emetin sons que alterin la convivència ciutadana.
- u. Quan, sense estar inclòs en els apartats anteriors, estigui aturat o estacionat de forma que constitueixi un perill o obstaculitzi greument el trànsit de vianants, vehicles o animals.
- v. Quan s'estacioni en un lloc que impedeixi o destorbi un acte o activitat degudament autoritzat o tasques de neteja, conservació, reparació o



senyalització de la via pública. Si aquest fet no s'ha pogut advertir o senyalitzar degudament amb una antelació mínima de 24 hores, el vehicle serà traslladat al lloc autoritzat més proper sense càrrec o multa.

w. Si es donen les circumstàncies relacionades en l'art. 27 d'aquesta Ordenança, amb concurrència amb qualsevol de les descrites a l'article 85 del Reial Decret Legislatiu. 339/1990, de 2 de març.

x. Després de 24 hores d'una denúncia per estacionament en un lloc reservat sense la corresponent autorització.

y. Quan es trobi incorrectament aparcats en les zones d'estacionament restringit o quan obstaculitzi, dificulti o suposi perill a les vies urbanes

z. Quan incorri en qualsevol altra infracció que causi greu perjudici a la circulació o al funcionament d'algun servei.

2. La Guàrdia Urbana, excepcionalment, també podrà retirar els vehicles de la via pública i portar-los al dipòsit municipal, en els casos següents:

a. En cas que se'n pugui deduir la utilització il·legal.

b. En cas d'emergència o per motius de seguretat.

c. En cas d'immobilització d'un vehicle i si aquesta no es pot dur a terme a la via pública en condicions de seguretat suficients o per no haver-hi espai habilitat proper.

En tots els casos s'ha de deixar un avís a terra o s'ha d'avisar el propietari del vehicle tan aviat com sigui possible.

Pel que fa al tractament residual dels vehicles, l'article 25.2.b) de la LBRL estableix com a competència pròpia dels municipis la gestió dels residus sòlids urbans, i l'article 26.1 a), imposa el servei obligatori de recollida de residus, essent d'aplicació les normes contingudes al Real Decret 265/2021, de 13 d'abril, sobre els vehicles al final de la seva vida útil; el Reial Decret Legislatiu 1/2016, de 16 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de prevenció i control integrats de la contaminació; el text refós de la llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial aprovat per RDL 6/2015, de 30 d'octubre; el Decret Legislatiu 1/2009, de 21 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei reguladora dels residus; i el Decret 217/1999, de 27 de juliol.

En aquest sentit, l'article 106 de la menciona llei de trànsit, disposa:

"Article 106. Tractament residual del vehicle.

1. L'Administració competent en matèria d'ordenació i gestió del trànsit pot ordenar el trasllat del vehicle a un centre autoritzat de tractament de vehicles per a la seva posterior destrucció i descontaminació:

a) Quan hagin transcorregut més de dos mesos des que el vehicle va ser immobilitzat o retirat de la via pública i dipositat per l'Administració i el titular no hi ha formulat al·legacions.

b) Quan romangui estacionat durant un període superior a un mes en el mateix lloc i presenti desperfectes que facin impossible el seu desplaçament pels seus propis mitjans o li faltin les plaques de matrícula.

c) Quan, una vegada recollit un vehicle com a conseqüència d'avaría o accident en un recinte privat, el titular no l'hagi retirat en el termini de dos mesos.



Amb anterioritat a l'ordre de trasllat del vehicle, l'Administració ha de requerir el titular del vehicle i li ha d'advertir que, si no procedeix a la seva retirada en el termini d'un mes, es procedirà al seu trasllat al centre autoritzat de tractament".

En conseqüència, queda clar que l'Ajuntament és Administració competent en matèria d'ordenació de la via pública i el trànsit dins el municipi.

Establerta la competència municipal per a la gestió d'aquesta activitat, cal deixar constància de què aquest és un servei que a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat ja existeix des de fa anys. En aquest sentit, recordar allò establert a l'article 85 Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, quan determina que les entitats integrants del sector públic institucional estatal estan sotmeses al control d'eficàcia i supervisió continuada.

L'oportunitat de continuar amb el servei que es ve prestant s'ha constatat recentment en l'Acord de la Comissió de Competències Delegades de Ple, que en la sessió extraordinària AJT/CCD/8/20021 de 22 de desembre de 2021, va decidir prorrogar durant l'any 2022 les condicions per a la prestació per La FARGA, S.A. del servei de retirada de vehicles de la via pública derivats de les actuacions emanades de la Guàrdia Urbana, la gestió administrativa del dipòsit municipal i el cobrament i la liquidació de les taxes que es determinin en l'ordenança fiscal reguladora de les taxes de retirada de vehicles de la via pública immobilitzats per procediments mecànics i dipòsit o la que la substitueixi.

Per tot això, constatada la decisió de continuar prestant el servei, evidenciada la manca d'adequació de l'encomana de gestió com a eina de relació després de l'entrada en vigor de l'actual Llei de Contractació del sector públic, i davant la inexistència d'un procediment específic per a la revaluació del servei, es considera que l'instrument més adequat és el fixat per a l'establiment del servei públic; és a dir, la tramitació que estableix l'article 160 del ROAS.

3.3.- Justificació econòmica

3.3.1.- Consideracions generals

La Norma de Registre i Valoració (NRV) dividitena del Pla General Comptable (PGC) regula els conceptes i la comptabilització de les subvencions, donacions i llegats rebuts aplicables a les societats mercantils. No obstant les especials configuracions dels ingressos i de les despeses de les administracions públiques i en especial de les subvencions i transferències han estat objecte d'un tractament especial en el PGCP, que constitueix l'adaptació de la regulació comptable del sector pública a les NICSP, emeses per l'IPSASB, la ICAL i el Pla General de comptabilitat pública de la Generalitat de Catalunya (PGCPG), fan una definició dels conceptes d'ingressos i de despeses en l'àmbit de les entitats públiques en la que els conceptes d'increment d'actius o de disminució de passius no coincideixen amb el marc conceptual de les empreses a l' incorporar el concepte de "potencial de servei".

- PGCP concepte d'actius: *bienes, derechos y otros recursos controlados económicamente por la entidad resultantes de sucesos pasados y de los que es probable que la entidad obtenga en el futuro rendimientos económicos o un potencial de servicios.*



- Concepte de passius: *obligaciones actuales, surgidas como consecuencia de sucesos pasados, que es probable que den lugar a una disminución de recursos que incorporen rendimientos económicos o un potencial de servicio (incluidas las provisiones).*

Segons la ICAL, els actius portadors de "potencial de servei" són els que tenen una finalitat diferent a la de generar un rendiment comercial, com poden ser els fluxos econòmics socials que generen els esmentats actius i que beneficien a la col·lectivitat, això és, el seu benefici social o potencial de servei.

En el PGCP i la ICAL, el reconeixement i valoració dels ingressos econòmics de les entitats públiques, delimitats i quantificats en termes del principi del meritament, d'acord amb el marc conceptual de les dues normes citades. Per regla general els ingressos s'imputaran al resultat econòmic-patrimonial, excepte quan procedeixi la seva imputació al patrimoni net.

Les subvencions i transferències tenen la consideració d'ingressos de dret públic sense contraprestació. Són els que deriven de transaccions en les que l'entitat rep actius o serveis, o cancel·la obligacions. El seu reconeixement va associat al reconeixement d'un actiu derivat de la transacció, excepte que existeixi un passiu derivat d'una condició que impliqui la devolució de l'actiu.

Als efectes comptables, el PGCP, el PGCPGC i la ICAL, els conceptes de transferències i subvencions són els següents:

- Les transferències tenen per objecte un lliurament de diners o en espècie entre els diferents agents de les administracions públiques, i d'entre els esmentats agents a altres entitats públiques o privades i a particulars, i a l'inrevés, totes elles sense contrapartida directa per part dels beneficiaris, tenint com a finalitat el finançament d'operacions o activitats no singularitzades.
- Les subvencions tenen per objecte un lliurament dinerari o en espècie entre els diferents agents de les administracions públiques, i entre els esmentats agents a altres entitats públiques o privades i a particulars, i a l'inrevés, totes elles sense contrapartida directa per part dels beneficiaris, que es destinen a una finalitat, propòsit, activitat o projecte específic, amb l'obligació per part del beneficiari de complir les condicions i requisits que s'haguessin establert, o en cas contrari procedir al seu reintegrament.

Les transferències, subvencions, donacions i llegats suposen un augment del patrimoni net del beneficiari que les rep i, de manera simultània, una correlativa disminució del patrimoni net del concedent.

La NRV 18a. del PGC 2017 és d'aplicació a les empreses públiques dependents d'una administració pública, que aplicaran les subvencions rebudes als criteris del PGC 2007 amb les particularitats del PGC 2007, el PGCP 2010, de la ICAL, el PGCPGC, segons s'escaigui i de les resolucions de l'ICAC, que senyalen que amb caràcter general les subvencions atorgades per socis o propietaris de caràcter públic s'imputaran a fons propis, igual que en les empreses privades. No obstant, les ajudes que es destinin a finançar activitats d'interès públic o general es tractaran en la comptabilitat de l'empresa beneficiària com si aquelles haguessin estat atorgades per tercers, el que suposarà normalment la imputació a resultats, en el mateix exercici o en posteriors, en funció del actius o passius que s'assignin.

L'Ordre EHA/733/2010, de 25 de març regula les normes sobre determinats aspectes



comptables de les empreses públiques d'aplicació a les entitats del sector públic empresarial, Estatal, Autonòmic i Local que han d'aplicar les normes del Codi de Comerç i del Pla General de Comptabilitat de l'Empresa Espanyola d'acord, en el cas del sector públic local amb l'article 200.2 del TRLHL, incorporant les resolucions de l'ICAC. En la norma primera fa una sèrie de definicions, de diversos conceptes, que s'utilitzaran als exclusius efectes de l'aplicació d'aquesta norma:

- Servei públic: *servicio que está obligada a prestar de forma regular y constante una Administración Pública, generalmente, de forma directa o mediante empresas públicas creadas para su gestión.*
- Subvenció: *son las definidas en el artículo 2, apartado 1, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y aquellas otras transferencias que puedan recibir las empresas públicas no reguladas en la citada Ley, como por ejemplo, las recibidas de las entidades públicas propietarias o las ayudas comunitarias. En ningún caso se considerarán subvenciones las aportaciones al capital social de la empresa efectuadas por la entidad pública dominante.*
- Activitat d'interès públic o general: *actividades específicas que benefician a la colectividad en general, a cuya financiación la Administración concedente decide afectar unos determinados fondos para garantizar su efectiva prestación.*

L'abast del concepte d'interès públic o general és el següent:

- a) No es poden considerar genèricament les activitats d'una empresa com d'interès públic o general.
- b) Es definiran com d'interès general activitats específiques d'una empresa al finançament de la qual l'administració pública afecta uns fons determinats.
- c) Les aportacions del soci propietari no afectes a una activitat concreta no es consideren subvencions i, per tant, s'incorporen a fons propis de l'entitat beneficiària.

En la norma sisena de la citada Ordre s'estableixen els criteris aplicables per a qualificar una activitat subvencionada d' "interès públic general" separant quan les transferències o entregues a compte sense contraprestació a empreses públiques socis d'aquestes són ingressos o no tenen aquesta consideració i s'aplicaran a fons propis, establint el següent:

1. Las empresas públicas que reciban subvenciones de la entidad pública dominante para financiar actividades de «interés público o general» contabilizarán dichas ayudas de acuerdo con los criterios generales recogidos en el apartado 1 de la norma de registro y valoración 18. «Subvenciones, donaciones y legados recibidos», del Plan General de Contabilidad. En particular, estos criterios se aplicarán en los siguientes casos:

Es consideraran ingressos.

- a) *Subvenciones concedidas a las empresas públicas por entidades públicas dominantes que cumplan los requisitos establecidos en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.*
- b) *Transferencias u otras entregas sin contraprestación recibidas de las entidades públicas dominantes para financiar actividades específicas que cumplan alguno de los siguientes requisitos:*



b.1) Las destinadas a financiar actividades específicas que hayan sido declaradas de interés público o general mediante una norma jurídica. Si la transferencia compensa pérdidas genéricas será de aplicación el apartado 2 de esta norma, salvo que la empresa desarrolle una sola actividad específica que haya sido declarada de interés público o general mediante una norma jurídica.

b.2) Las establecidas mediante contratos-programa, convenios, planes aprobados por el correspondiente Gobierno u otros instrumentos jurídicos cuya finalidad sea la realización de una determinada actividad o la prestación de un determinado Servicio de interés público o general, siempre que en dichos instrumentos jurídicos se especifiquen las distintas finalidades que pueda tener la transferencia y los importes que financian cada una de las actividades específicas.

c) Transferencias u otras entregas sin contraprestación de las Administraciones Públicas para financiar proyectos específicos de investigación y desarrollo que se incluyan en el marco de unas actividades que hayan sido consideradas de interés público o general de acuerdo con lo previsto en la letra b).

d) Aportaciones recibidas por las empresas públicas para financiar inmovilizado afecto a una actividad específica que hayan sido consideradas de interés público o general de 61/219 acuerdo con lo previsto en la letra b), o para cancelar deudas por adquisición del mismo.

En el caso de que la empresa pública recibiese transferencias de la entidad pública dominante para la financiación de gastos específicos producidos en el desarrollo de una actividad de interés público o general, no podrán entenderse financiados por la misma los costes de amortización de los activos utilizados que, a su vez, hayan sido financiados con transferencias para la adquisición de inmovilizado afecto a la realización de actividades de interés público o general concedidas por la entidad pública dominante.

NO es consideraran ingresos:

2. Las aportaciones recibidas de la Administración concedente actuando en su condición de socio, es decir, aquellas que no financian la realización de una actividad concreta y en consecuencia no se concederían de la misma forma a una empresa privada, se contabilizarán directamente en los fondos propios de la empresa pública. En particular, estos criterios se aplicarán en los siguientes casos:

a) Transferencias con finalidad indeterminada, para financiar déficits de explotación o gastos generales de funcionamiento de la empresa, no asociados con ninguna actividad o área de actividad en concreto sino con el conjunto de las actividades que realiza, aun cuando una parte de las actividades desarrolladas sean actividades de interés público o general, siempre que éstas no hayan recibido una financiación individualizada.

b) Transferencias realizadas para compensar pérdidas genéricas aún en el caso de que hayan sido instrumentadas mediante contratos-programa o documentos similares.

c) Transferencias genéricas que se destinen a financiar inmovilizado, aun en el caso de que una vez que entre en funcionamiento dicho



inmovilizado se utilice total o parcialmente para realizar actividades o prestar servicios de interés público o general.

d) Transferencias para financiar gastos específicos o inusuales no afectados específicamente a una actividad.

3.3.2.- Ingressos i costos del servei

En quant als **ingressos**, l'Ajuntament té una doble font per la prestació d'aquest servei: aquells derivats de la taxa regulada a l'ordenança fiscal 2.05 i els que s'obtenen de l'alienació de vehicles abandonats a la via pública o renunciats pels seus propietaris en favor de l'Ajuntament.

Anualitat	Taxes	Residus	Total
2023	600.000,00 €	146.000,00 €	746.000,00
2022	518.464,00 €	100.000,00 €	618.464,00
2021	467.260,61 €	99.502,00 €	566.762,61
2020	513.334,00 €	98.802,49 €	612.136,49
2019	695.612,44 €	59.300,00 €	754.912,44
2018	905.544,54 €	37.278,59 €	942.923,13

a.) Ordenança Fiscal 2.05

L'Ajuntament recapta la taxa per prestació del servei establerta a l'ordenança fiscal 2.05 *Reguladora de la taxa per retirada de vehicles i contenidors de la via pública, immobilització per procediments mecànics i dipòsit*, generada especialment per:

- La immobilització de vehicles.
- La retirada de vehicles abandonats a la via pública
- La retirada de vehicles que estan en algun dels supòsits considerats com a pertorbadament greu per a la circulació en zones urbanes o pel seu estacionament defectuós o abusu en l'esmentada via pública.
- La custòdia dels esmentats vehicles fins que els interessats els recullen.

La quantitat de la taxa regulada en aquesta ordenança és la que es fixa en un quadre de tarifes, que varien en funció dels diferents supòsits que originen el seu fet causant.

Els ingressos directes del servei per retirada i custòdia de vehicles en dipòsit, corresponents a la recaptació de la taxa 2.05, han tingut una evolució decreixent en els darrers anys. Aquest decreixement ha vingut provocat majoritàriament per la nova configuració de molts dels carrers de la ciutat, en els que s'han fet actuacions urbanístiques que impedeixen o dificulten en gran manera l'estacionament incorrecte. Aquest ha estat el cas de la creació de carrils pe a bicicletes segregats amb elements físics, o de la creació de carrers de plataforma única amb la instal·lació de bol·lards al llarg de la zona per la qual roden els vehicles.

El major decreixement durant els anys 2020 i 2021 es deuen principalment als efectes de les restriccions de mobilitat derivades de la crisi sanitària.



b.) Contracte de desballestament de vehicles

L'ajuntament recapta per les quantitats obtingudes en posar a disposició d'un tercer aquells vehicles que han de ser tractats com a residus, en tant que aquest tercer obté un benefici econòmic derivat de l'aprofitament de les diferents parts que componen el vehicle a desballestar. A aquests efectes, l'Ajuntament licita periòdicament un contracte de servei integral de retirada, emmagatzematge, descontaminació, eliminació i baixa de vehicles considerats residus sòlids urbans en el terme de L'Hospitalet de Llobregat.

El contracte vigent, adjudicat el 29 de gener de 2019, preveu que l'adjudicatari pagui a l'Ajuntament les següents quantitats (IVA exclòs): 610 euros per vehicles de més de 3.500 quilos, 175 euros per turismes, furgonetes, furgons i camions de fins a 3.500 quilos, 45 euros per motocicletes i ciclomotors i 6 euros per bicicletes.

Aquest contracte té un termini d'execució fins el 19 de febrer de 2023 i és prorrogable per un any més.

Pel que fa als **costos del servei**, l'any 2021 van ser de 2.586.618,12 euros, i s'espera que per al 2022 estiguin al voltant dels 2.766.557 €, mentre que les previsions pel 2023 els situen en 2.622.453 €.

En posar aquests costos en relació a la recaptació en concepte de taxes, es constata un resultat anual negatiu. Una part del dèficit va ser major l'any 2021 perquè durant el primer trimestre encara es van perllongar certes limitacions a l'activitat lúdica i comercial amb raó de la crisi sanitària, la qual cosa va comportar una menor mobilitat i, per tant, un menor nombre de vehicles a traslladar al dipòsit municipal amb motiu d'infraccions d'estacionament.

Tanmateix, el dèficit comptable del servei és estructural. Els ingressos del servei en l'exercici 2021 van ser de 566.732,61 euros, resultant un dèficit entorn als dos milions d'euros. Pel 2022 s'esperen unes pèrdues comptables superiors malgrat preveure un augment en els ingressos, degut a diversos motius, entre ells el creixement dels costos indirectes imputats a aquesta línia d'activitat de La Farga i a la pressió inflacionista.

	2021	2022	Exercicis posteriors Gestió dta. LF
Total despeses directes	-1.999.525,19 €	-2.100.204,26 €	-2.061.425,12
Total despeses indirectes	-587.092,93 €	-666.353,16 €	-561.028,39 €
TOTAL COSTOS (directes + indirectes)	-2.586.618,12 €	-2.766.557,42 €	-2.622.453,51 €
TOTAL INGRESSOS	566.732,61 €	618.464,00 €	746.000,00 €
RESULTAT ANUAL	-2.019.885,51 €	-2.148.093,42 €	-1.876.453,51 €

S'espera que aquest dèficit disminueixi en els propers anys via increment dels ingressos. Així, s'estan duent a terme un conjunt d'actuacions per a millorar els ingressos per vehicles tractats com a residus sòlids, i fins a juliol de 2022 ja s'han lliurat a l'empresa adjudicatària del servei de desballestament 188 vehicles, un 90% dels gestionats durant tot el 2021. La situació encara és més positiva si es compara amb els 178 vehicles que van generar ingressos durant el 2020, l'any en què més va impactar la pandèmia.



S'espera que amb la gestió directa del servei per part de l'empresa municipal es redueixin costos, prestant el servei d'una forma més eficient. Les expectatives són que el primer any d'aquesta nova forma de gestió el resultat d'explotació del servei ja millori en gairebé 300.000 euros.

El dèficit recurrent del servei en els darrers exercicis, també previsible pel 2022, queda compensat tant pels beneficis socials en l'àmbit de la millora de la mobilitat, la seguretat vial, el bon funcionament de les institucions, com pels guanys que té la Guàrdia urbana en veure satisfetes moltes de les seves necessitats logístiques i operatives mitjançant aquest servei.

3.3.3.- Altres impactes econòmics derivats de la gestió directa del servei

El fet de disposar d'un servei públic municipal de retirada de vehicles, dipòsit municipal i gestió administrativa de vehicles abandonats i dels renunciats pels seus propietaris comporta que l'Ajuntament tingui un estalvi pel fet de no haver de contractar a tercers, en licitació pública, aquests serveis per a les seves necessitats no relacionades amb la correcció de conductes d'estacionament que suposen infracció administrativa o un perill per als usuaris de la via. Efectivament, en tant que les grues del servei municipal no estan activades les vint-i-quatre hores del dia, resta una notable disponibilitat de les mateixes per atendre altres necessitats municipals que, de no existir el servei gestionat directament per l'Ajuntament, haurien de contractar-se amb tercers mitjançant algun dels mecanismes previstos a la Llei de Contractació del Sector Públic.

Com s'ha mencionat anteriorment, aproximadament un terç dels serveis de la grua (1.459 l'any 2021) no estan inclosos en els supòsits de fet que meriten la taxa 2.05, en tant que no es troben dins els motius que habiliten a l'Administració municipal per a exigir el cobrament del servei als titulars dels vehicles.

Pel cas que l'Ajuntament decidís externalitzar en tercers aquest servei, no existiran ingressos per taxa i, per tant, totes les activacions de la grua haurien de ser abonades per l'Ajuntament. Es tracta d'aquelles peticions generades per la Guàrdia Urbana pel trasllat de diferent material necessari per a les seves activitats o per a atendre trasllats derivats de temes judicialitzats, trasllats relacionats amb la renúncia de vehicles per part de veïns a favor de l'Ajuntament, alliberar espais del carrer perquè es puguin dur a terme esdeveniments d'interès social (festes, actes culturals, obres, etc.).

Per aquest conjunt d'activacions de la grua i, en molts casos, estades de vehicles al dipòsit, l'Ajuntament hauria de pagar pel servei prestat per l'adjudicatari. Per a un volum entorn dels 1.400 serveis anuals i estimant un preu mitjà de mercat de 80 euros per servei, resulta un cost anual d'uns 112.000 euros, que l'Ajuntament passa a estalviar-se en el moment en què disposa d'un servei propi gestionat directament que no li carrega un preu unitari per trasllat.

De la mateixa forma, l'activació del servei grua molt sovint acaba sense ser efectivament prestat perquè el conductor del vehicle el desplaça abans de l'arribada de la grua, evitant això i el seu trasllat fins al dipòsit municipal. L'any 2021 això va succeir en 3.293 ocasions. En tots aquests casos no es genera un dret a cobrament de taxa i, per tant, un tercer adjudicatari del servei no podria exigir de ningú el pagament de l'activació de la grua, essent aquest un cost al qual, d'una o altra forma, hauria d'acabar fent-hi front l'Ajuntament de la forma en què s'hagués establert en l'instrument que hagués de marcar la relació jurídica entre aquest i el prestador del servei. Pel cas que s'acordés el pagament de tan sols el 50% del preu del servei fixat



per a un trasllat a dipòsit, per a un exercici amb el volum de serveis anul·lats que va tenir el 2021 estaríem parlant d'un cost que rondaria els 131.720 euros. En disposar l'Ajuntament d'un servei propi gestionat directament, no ha de fer front a aquesta despesa.

--	--

--	--	--