

## **ACTA DE LA SESION EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL AYUNTAMIENTO PLENO EL DIA 9 DE MARZO DE 2.012**

En la Villa de Benalmádena, Málaga, siendo las nueve horas y treinta y tres minutos del día nueve de marzo de dos mil doce, en el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial se reúne el Ayuntamiento Pleno, para celebrar sesión extraordinaria, en primera convocatoria, presidida por el Sr. Alcalde-Presidente D. Javier Carnero Sierra con la asistencia de los Concejales D. Joaquín José Villazón Aramendi, D<sup>a</sup> Encarnación González Pérez, D. Juan José Jiménez Gambero, D<sup>a</sup> María Inmaculada Vasco Vaca, D. Manuel Arroyo García, D<sup>a</sup> María del Carmen Florido Flores, D. Francisco José Salido Porras, D. Juan Olea Zurita, D<sup>a</sup> Concepción Tejada Arcas, D. Francisco Artacho Fernández, D<sup>a</sup> Elena Galán Jurado, D. Enrique A. Moya Barrionuevo, D<sup>a</sup> Paloma García Gálvez, D. Rafael Obrero Atienza, D. Juan Jesús Fortes Ruiz, D<sup>a</sup> Inmaculada Hernández Rodríguez, D<sup>a</sup> Inmaculada Concepción Cifrián Guerrero, D. José Antonio Serrano Carvajal, D<sup>a</sup> Ana María Macías Guerrero, D<sup>a</sup> Yolanda Peña Vera, D. Juan Adolfo Fernández Romero y D. Juan Antonio Lara Martín; asistidos del Secretario General D. F. P. P.

No asisten los Sres. Concejales D<sup>a</sup> Encarnación Cortés Gallardo y D. José Miguel Muriel Martín, ni el Sr. Interventor Municipal, excusándolo el Sr. Alcalde por razones familiares.

Por la Presidencia se declara abierta la sesión, pasándose seguidamente a tratar los asuntos que figuran en el orden del día de la convocatoria, quedando formalmente constituido, con quórum superior a 1/3 de sus componentes, conforme al artículo 90 del Real Decreto 2568/86.

### **PUNTO ÚNICO.- Aprobación inicial de la Imposición de la Tasa de Transporte Público de Viajeros y de la Ordenanza Fiscal.-**

Dada cuenta por la Secretaria Accidental del dictamen que se transcribe de la Comisión Informativa Municipal Económico-Administrativa, de fecha 1 de marzo de 2.012, informando que hay que completar su parte dispositiva con la expresión “aprobación inicial de la imposición de la Tasa”, que se omite en el expediente y en el dictamen, conforme a los artículos 15 a 17, del Real Decreto Legislativo 2/04, Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales:

#### **“APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS A TRAVÉS DE AUTOBÚS URBANO.**

Se hace constar por la Secretaria que previamente se ha facilitado a todos los miembros de la Comisión por correo electrónico el Informe emitido por la Intervención Municipal, el Estudio Económico del Servicio de Transporte Urbano de Benalmádena, el Texto de la Ordenanza y la Moción para la aprobación inicial de la citada Tasa.

A continuación se reproducen literalmente los dictados documentos.

#### **ESTUDIO ECONÓMICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE BENALMÁDENA**

##### **1) Coste del servicio**

Los costes del servicio de transporte urbano se componen, por una parte por el pago a la empresa concesionaria (CTSA-Portillo) del coste acordado en el contrato por la puesta a disposición de la infraestructura de los autobuses y los gastos generados por ejecución del servicio a los usuarios y por otro por los costes de la empresa Innoben en el control y gestión de la concesión.

**a) Costes derivados del contrato con CTSA- Portillo**

Los costes del contrato con la concesionaria durante el transcurso del tiempo de vigencia han sufrido distintas modificaciones al acuerdo original, dependiendo de las distintas reestructuraciones efectuadas en el servicio. Actualmente existe un nuevo acuerdo que entrará en vigor a partir del 1 de marzo de 2012, fruto de una nueva reestructuración, que es el que se tendrá en cuenta para el análisis económico del coste anual y que se concreta en los parámetros siguientes:

Bases para el cálculo

	Km	DIA Km	OIA TOTAL	Km		
<u>CALCULO KILÓMETROS</u>		<i>c/ser</i>	<i>s/ser</i>	<u>DIA</u>	<u>DIAS</u>	<u>KM Año</u>
LABORABLES	385,00	20,00	405,00	246	99630,00	
SABADOS	224,00	10,00	234,00	52	12.168,00	
DOM Y FEST	86,86	15,00	101,86	67	6.824,42	
<b>TOTALES</b>				<b>365</b>	<b>116.622,42</b>	

**CALCULO JORNADAS**

	HORAS DIA	DIAS	HORAS AÑO	ABSENT (4,93)	T. HORAS
LABORABLES	24,9	246	6.124,74	309,33	6.434,07
SABADOS	16,0	52	832,00	41,99	873,99
DOM Y FEST	6,0	67	402,00	20,30	422,30
<b>TOTALES</b>		<b>365</b>	<b>7.358,74</b>	<b>371,62</b>	<b>7.730,36</b>

En relación con los kilómetros se han de calcular los gastos siguientes:

<u>COSTE POR KM</u>	<u>KMS AÑO</u>	<u>PRECIO</u>	<u>IMPORTE</u>	
COMBUSTIBLE		118.622,42	0,4960	58.839,92
ACEITE		118.622,42	0,0046	545,66
NEUMÁTICOS		118.622,42	0,0088	1.043,88
REPARACIONES		118.622,42	0,0929	11.020,02

En cuanto a los costes laborales, se calculará el número de trabajadores necesarios dividiendo el total de jornadas anuales por la jornada laboral anual de 1.826 horas efectivas de trabajo y multiplicando el resultado por el coste unitario anual por trabajador, derivado del Convenio de aplicación.

**COSTE LABORAL**

	H.AÑO	J.LABORALTRAB	C.TRA	IMPORTE
<b>TRABAJADORES</b>	<b>7.730,36</b>	<b>1.826</b>	<b>4,23</b>	<b>31.490,25</b>

Además de los costes anteriores se han de tener en cuenta otros costes fijos de explotación en relación con los vehículos adscritos al servicio.

**COSTES FIJOS POR**

<b>2 VEHICULOS</b>	
LIMPIEZA	8.030,00
SEGUROS E IMP	7.200,00

<b>NF Y PUB</b>	<b>3.000,00</b>
<b>UNIFORMES</b>	<b>933,74</b>
<b><u>AMORT VEHICULO</u></b>	<b><u>35.649,36</u></b>

Con todo lo anterior tenemos unos costes operativos de explotación de 259.576,31 €

<b>POR KILÓMETROS</b>	<b>71.449,49</b>
<b>LABORALES</b>	<b>133.313,72</b>
<b><u>POR VEHÍCULO</u></b>	<b><u>54.813,10</u></b>
<b><u>TOTAL COSTE OPERATIVO</u></b>	<b><u>259.576,31</u></b>

A los costes operativos se le añaden un 6% como Gastos Generales y otro 6% como Beneficio Industrial y a la suma total el Iva del 8% correspondiente, lo que nos da el coste total del servicio.

<b>TOTAL COSTE OPERATIVO</b>	<b>259.576,31</b>
<b>O. GENERALES Y BENEF (12%)</b>	<b>31.149,16</b>
<b>TOTAL COSTE (SIN IVA)</b>	<b>290.725,46</b>
<b>IVA (8%)</b>	<b>23.258,04</b>
<b>TOTALCOSTE (CONIVA)</b>	<b>313.983,50</b>

b) Coste indirecto de la empresa Innoben

Las tareas de control y gestión que lleva a cabo la empresa Innoben, aunque en pequeña cantidad, generan unos costes laborales a la compañía municipal que se concretan en tareas de gerencia, administrativas y de control del servicio. Estas se pueden establecer en unas cinco horas semanales de trabajo por cada uno de los tres empleados que realizan las funciones descritas, lo que equivale al 15% de la jornada anual de dichos trabajadores.

<b>TOTAL SALARIOS</b>	<b>S.SOCIAL</b>	<b>TOTAL</b>	<b>COSTE 5%</b>
<b>COSTE DE PERSONAL 95.681,12</b>	<b>30.617,96</b>	<b>126.299,08</b>	<b>18.944,86</b>

A ello habría que añadirle la imputación en los gastos fijos de uso y mantenimiento de las instalaciones. Para este caso, teniendo en cuenta las actividades totales de la empresa y el número de empleados afectados en relación con la plantilla total, se imputará un 5% del total de dichos gastos. En los Presupuestos de la Sociedad para 2012 se han previsto como gastos en estos conceptos un total de 57.210,22, con lo que el gasto imputable al transporte ascendería a **2.860,51 €**

Con todo lo anterior, el coste a imputar en los gastos de Innoben sería el siguiente:

<b>PERSONAL</b>	<b>18.944,86</b>
<b><u>CORRIENTES</u></b>	<b><u>2.860,51</u></b>
<b><u>TOTAL</u></b>	<b><u>21.805,37</u></b>
<b>RESUMEN DE GASTOS</b>	
<b>CTSA-PORTILLO</b>	<b>313.983,50</b>
<b><u>INNOBEN</u></b>	<b><u>21.805,37</u></b>
<b><u>TOTAL</u></b>	<b><u>335.788,87</u></b>

2) Ingresos usuarios

Las nuevas tarifas que se proponen en la ordenanza, que se adaptan a las propias del Consorcio Metropolitano de Málaga para la efectiva integración tarifaria, son las siguientes:

<b>TÍTULO</b>	<b>PRECIO</b>
<b>BILLETE ORDINARIO</b>	<b>1,40</b>
<b>BILLETE ÚNICO CTM</b>	<b>0,83</b>
<b>BONOBUS ESTUDIANTE</b>	<b>0,50</b>
<b>BONOBÚS PENSIONISTA</b>	<b>0,35</b>
<b>TRANSBORDO</b>	<b>0,60</b>

Para poder calcular los ingresos, tenemos que establecer la previsión de viajeros. En el año 2011 el servicio de la línea 12, que es la que se mantiene en activo en la nueva reestructuración, ha contado con un total de 173.343 viajeros, lo que ha significado unos ingresos de 179.270,27€, con la siguiente distribución:

<b>USUARIOS ANUAL LÍNEA 712. L-2 URBANOS DE BENALMADENA</b>										
<b>MES</b>	<b>B.ORD</b>	<b>1. ORD</b>	<b>B. NOR</b>	<b>1. NOR</b>	<b>B. EST</b>	<b>1. EST</b>	<b>B.PEN</b>	<b>I.PEN</b>	<b>MENSUAL USUARIOS</b>	<b>MENSUAL INGRESOS</b>
<b>ene-11</b>	7.874.00	9.527.54	2.365,00	1.679.15	604	259.72	272	81.6	11.115.00	11.548.01
<b>feb-11</b>	7.874.00	9.527.54	2.365,00	1.679.15	604	259.72	272	81.6	11.115.00	11.548.01
<b>mar-11</b>	7.874.00	9.527.54	2.365,00	1.679.15	604	259.72	272	81.6	11.115.00	11.548.01
<b>abr-11</b>	10.090.00	12.208.90	2.952.00	2.095.92	135	58.05	325	97.5	13.502.00	14.460.37
<b>may-11</b>	10.530.00	12.741.30	4.131.00	2.933.01	569	244.67	499	149.7	15.729.00	16.068.68
<b>jun-11</b>	10.919.00	13.211.99	3.987.99	2.830.77	457	196.51	548	164.4	15.911.00	16.403.67
<b>jul-11</b>	11.218.00	13.573.78	3.383.00	2.401.93	105	45.15	461	138.3	15.167.00	16.159.16
<b>ago-11</b>	13.028.00	15.763.88	3.491.00	2.478.61	104	44.72	496	14.8	17.119.00	18.436.01
<b>sep-11</b>	12.658.00	15.316.18	4.203.00	2.984.13	384	165.12	646	193.8	17.891.00	18.659.23
<b>oct-11</b>	10.700.00	12.947.00	4.430.00	3.145.30	792	340.56	414	124.20	16.336.00	16.557.06
<b>nov-11</b>	10.072.00	12.187.12	3.035.00	2.154.85	687	295.41	407	122.1	14.201.00	14.759.48
<b>dic-11</b>	9.458.00	11.444.18	1.982.00	1.407.22	466	200.38	236	70.8	12.142.00	13.122.58
<b>TOTALES</b>	<b>122.295.00</b>	<b>147.976.95</b>	<b>38.689.00</b>	<b>24.469.19</b>	<b>5.511.00</b>	<b>2.369.73</b>	<b>4.848.00</b>	<b>1.454.40</b>	<b>171.343.00</b>	<b>179.270.27</b>

En cuanto al porcentaje de incidencia en los ingresos de cada uno de las tarifas, se desglosa de la siguiente forma:

**DESGLOSE DE INGRESOS POR TIPO DE TARIFA**

**1. ORO 1. NOR 1. EST 1. PEN TOTAL ING**

<b>TOTAL AÑO</b>	<b>143.982,74</b>	<b>27.346,36</b>	<b>2.326,73</b>	<b>1.430,40</b>	<b>175.086,23</b>
<b>PORCENTAJE</b>	<b>82,55</b>	<b>15,32</b>	<b>1,32</b>	<b>0,81</b>	<b>100,00</b>

Como vemos en el cuadro anterior, la tarifa mas utilizada es el billete ordinario con un 82,24% de ingresos, a la que le sigue el Bono Normal con el 15,62%, siendo residuales los ingresos por bono de pensionistas y estudiantes.

Ahora bien, para estudiar los ingresos que van a derivar de la nueva tarifa, es importante tener en cuenta que a partir de la implantación de la misma, se va a poder utilizar la tarjeta del Consorcio para el pago del servicio en el transporte urbano. Esto va a significar que el número de usuarios con el Bono Normal se va a elevar considerablemente. En primer lugar porque dicha tarjeta se encuentra mucho mas asequible para los usuarios que la del transporte urbano, ya que cuando la primera se puede adquirir en numerosos establecimientos de nuestro municipio y está de forma fácil al alcance de cualquier vecino, la segunda, la del transporte urbano, solo se puede adquirir en la oficina de Portillo en Antonio Machado en su horario de apertura. Por otra parte. muchos usuarios del transporte interurbano que recorre nuestro municipio, que no olvidemos cuenta con 11 líneas, suelen pagar con ella. En base a ello, es previsible que el porcentaje de ingresos derivados del Bono Normal se incremente hasta situarse en los parámetros del Consorcio y por tanto la tabla de porcentajes para prever los ingresos futuros

que utilizaremos es la siguiente:

TÍTULO	V/TÍTULO
<b>BILLETE ORDINARIO</b>	<b>60,00%</b>
<b>BILLETE ÚNICO CTM</b>	<b>35,50%</b>
<b>BONOBUS ESTUDIANTE</b>	<b>2,50%</b>
<b>BONOBUS PENSIONISTA</b>	<b>1,50%</b>
<b>TRASBORDO</b>	<b>0,50%</b>

Así, tomando como referencia el número de viajeros del año anterior (171.343) y los nuevos precios el cálculo de ingresos será el siguiente:

TITULO	PRECIO	%TITULO	VIAJEROS	INGRESOS
<b>BILLETE ORDINARIO</b>	<b>1,40</b>	<b>60,00%</b>	<b>102.805,80</b>	<b>143.928,12</b>
<b>BILLETE ÚNICO CTM</b>	<b>0,83</b>	<b>35,50%</b>	<b>60.826,77</b>	<b>50.486,21</b>
<b>BONOBUS ESTUDIANTE</b>	<b>0,50</b>	<b>2,50%</b>	<b>4.283,58</b>	<b>2.141,79</b>
<b>BONOBUS PENSIONISTA</b>	<b>0,35</b>	<b>1,50%</b>	<b>2.570,15</b>	<b>899,55</b>
<b>TRASBORDO</b>	<b>0,60</b>	<b>0,50%</b>	<b>856,72</b>	<b>514,03</b>
<b>TOTALES</b>			<b>171.343,00</b>	<b>197.969,70</b>

A los ingresos anteriores hay que unir la subvención que venimos recibiendo del Ministerio de Fomento y que para este año se prevé, como figura en el presupuesto de la sociedad, en 21.735,17€.

INGRESOS POR LA TASA	197.969,70
SUBVENCIÓN FOMENTO	21.735,17
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>219.704,87</b>

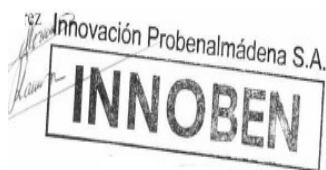
Con todo lo anterior el resultado ingresos/gastos es el siguiente

INGRESOS	219.704,87
GASTOS IMPUTABLES	335.788,87
<b>DIFERENCIA</b>	<b>-116.084,00</b>

En conclusión, con la nueva tasa, el servicio de transporte previsto para el presenta año, **presenta un déficit de 116.084,00 E**, que se cubrirá con las trasferencias corrientes del Ayuntamiento a Innoben, previstas en los Presupuestos Generales del Ayuntamiento en la partida 441-442 en concepto de subvención para reducir el precio a pagar por los usuarios del transporte urbano.

Benalmádena a 17 de Febrero de 2012

Fdo.:  
J. M. R.  
Gerente



## **“MOCIÓN PARA LA APROBACIÓN DE LA ORDENANZA FISCAL DE LA TASA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE BENALMÁDENA**

Tras seis meses de estudio y negociación conjunto entre Innoben, Consorcio de Transporte y CTSA-Portillo sobre la situación del transporte urbano de Benalmádena, en el que se incluyen tanto la coordinación de las líneas urbanas con las interurbanas, el coste del servicio municipal y la deuda que se arrastra desde el año 2005, se ha articulado un acuerdo que se concreta en los apartados siguientes:

- 1) Integración en el Consorcio Metropolitano de Transporte de Málaga.
- 2) Reestructuración de recorrido y horario del transporte urbano y coordinación con el transporte interurbano.
- 3) Rebaja del coste del servicio urbano de Benalmádena
- 4) Plan de pagos de la deuda atrasada.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga fue constituido el 18 de Septiembre de 2003 como entidad de Derecho Público de carácter asociativo formada por la Junta de Andalucía, la Diputación Provincial de Málaga y los Ayuntamientos de Málaga, Mijas, Benalmádena, Rincón de la Victoria, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Cártama, Pizarra, Almogía, Colmenar, Casabermeja y Totalán.

El objeto del Consorcio es articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito territorial.

El principal objetivo del Consorcio es incrementar la participación del transporte público en la movilidad general. Para ello las medidas que se han acometido en una primera fase son las siguientes:

- Establecer un marco tarifario sencillo y fácil de entender por los usuarios, basado en tarifas que dependan de los saltos realizados entre las zonas en que se divide el área de Málaga, y supone un descenso de la presión tarifaria para el usuario. Este marco tarifario se ha implantado en la red de autobuses interurbanos y urbanos, con la intención de incluir en un futuro todos los modos de transporte público colectivo presentes en el área de Málaga.
- Implantar un transporte público metropolitano percibido como una red integrada y unitaria. Para ello se está estudiando la oferta actual de transporte con el fin de modificar los servicios y configurar una red que ofrezca un servicio de calidad.
- Acercar el sistema de transporte público al usuario por medio de una información eficaz que le permita percibir dicho sistema como una alternativa de calidad al vehículo privado.

La integración del transporte urbano en el Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga, que sin duda significará un avance en la mejora de la gestión e implantación del transporte urbano, lleva consigo la necesidad de la unificación tarifaria. Hasta ahora los dos diferentes servicios de transporte que discurren por Benalmádena (urbano e interurbano), que a la postre permiten conjuntamente la movilidad de los ciudadanos por el municipio, tienen dos sistemas distintos de acceso.

Las líneas interurbanas están integradas en el CTM, que es el que marca las tarifas y facilita su acceso mediante su tarjeta. Como es sabido, esta tarjeta es de muy fácil adquisición en multitud de establecimientos y su uso permite para los usuarios un descuento importante sobre el billete ordinario, además del trasbordo a un precio aún menor.

Por su parte, el transporte urbano, cuenta con un régimen distinto de tarifas, que aunque en teoría son mas económicas para los viajeros, no lo son en la práctica puesto que las bonificaciones solo son posibles con la tarjeta de solo uso para dicho servicio y ésta solo se puede adquirir en las oficinas de Portillo de Antonio Machado, lo que motiva que la mayor parte de los usuarios se vean obligados a pagar el billete ordinario. Además de ello, el que ambos sistemas sean independientes no permite el uso del trasbordo ni el pago del

servicio en unos con las tarjetas de bonificación de los otros y viceversa.

Con la integración del transporte urbano de Benalmádena en el CTM, se posibilitará la plena combinación de ambos sistemas de transporte, que significará un mejor acceso a las tarjetas y por tanto a las bonificaciones, la posibilidad de trasbordos en el municipio y mayor facilidad para el uso del transporte urbano. Todo ello no afectará a las bonificaciones de jubilados y estudiantes en la línea urbana, que se mantendrán. Si a ello le unimos que los viajeros esporádicos pagarán algo más por el billete ordinario (0,19 €), también significará un ahorro para el Ayuntamiento.

Así la L2 se integra en el CTMMA con la denominación M-103, tendrá las tarifas del Consorcio, en el que el Billete ordinario es de 1,40€, el Bono “billete único” 0,83 € y el trasbordo (subvencionado por el consorcio) 0,60 €. Los dos últimos se abonan mediante la tarjeta monedero del mismo. Los estudiantes pagarán 0,50€ y los pensionistas 0,35€.

Pues bien, para que dicha integración tarifaria sea posible, es necesario que la Corporación Municipal modifique las tarifas del transporte urbano para adecuarlas a las del Consorcio.

Es por ello que se propone para la aprobación por el Pleno de la Corporación de la Tasa que se acompaña a esta Moción.

Benalmádena a 23 de febrero de 2012

Fdo Francisco Artacho Fernández  
Concejal Delegado de Transporte Colectivo.”

#### **“INFORME- FISCAL**

<b>De: Intervención</b> <b>A: Pleno de la Corporación</b>	<b>Benalmádena, 20 de febrero de de 2012</b>
--	--

**Asunto:** Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por la Prestación del Servicio de Transporte Público de Viajeros a través de Autobús Urbano.

#### **HABILITACIÓN PARA INFORMAR**

Se emite el presente informe conforme al art. 4º del Real Decreto 1174/87, de 18 de septiembre, por el que se regula el Régimen Jurídico de los Funcionarios con Habilitación de carácter nacional.

#### **NORMATIVA APLICABLE**

Se recoge en los Artículos 47, 106, 107, 22 e) y 26 d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, así como en los artículos 15 a 27, ambos incluidos, del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, que por su interés se reproducen, en tenor literal:

#### **LEY 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local**

*Artículo 47( modificado por la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local, vigente desde el 1/1/2004)*

*1. Los acuerdos de las corporaciones locales se adoptan, como regla general, por mayoría simple de los miembros presentes. Existe mayoría simple cuando los votos afirmativos son más que los negativos.*

*2. Se requiere el voto favorable de la mayoría absoluta del número legal de miembros de las corporaciones para la adopción de acuerdos en las siguientes materias:*

- a) Creación y supresión de municipios y alteración de términos municipales.
  - b) Creación, modificación y supresión de las entidades a que se refiere el artículo 45 de esta Ley.
  - c) Aprobación de la delimitación del término municipal.
  - d) Alteración del nombre y de la capitalidad del municipio.
  - e) Adopción o modificación de su bandera, enseña o escudo.
  - f) Aprobación y modificación del Reglamento Orgánico propio de la corporación.
  - g) Creación, modificación o disolución de mancomunidades u otras organizaciones asociativas, así como la adhesión a las mismas y la aprobación y modificación de sus estatutos.
  - h) Transferencia de funciones o actividades a otras Administraciones públicas, así como la aceptación de las delegaciones o encomiendas de gestión realizadas por otras administraciones, salvo que por Ley se impongan obligatoriamente.
  - i) Cesión por cualquier título del aprovechamiento de los bienes comunales.
  - j) Concesión de bienes o servicios por más de cinco años, siempre que su cuantía exceda del 20 por 100 de los recursos ordinarios del presupuesto.
  - k) Municipalización o provincialización de actividades en régimen de monopolio y aprobación de la forma concreta de gestión del servicio correspondiente.
  - l) Aprobaciones de operaciones financieras o de crédito y concesiones de quitas o esperas, cuando su importe supere el 10 por 100 de los recursos ordinarios de su presupuesto, así como las operaciones de crédito previstas en el [artículo 158.5](#) de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales.
  - ll) Los acuerdos que corresponda adoptar a la corporación en la tramitación de los instrumentos de planeamiento general previstos en la legislación urbanística.
  - m) Enajenación de bienes, cuando su cuantía exceda del 20 por 100 de los recursos ordinarios de su presupuesto.
  - n) Alteración de la calificación jurídica de los bienes demaniales o comunales.
  - ñ) Cesión gratuita de bienes a otras Administraciones o instituciones públicas.
  - o) Las restantes determinadas por la Ley.
3. Las normas relativas a adopción de acuerdos en los municipios señalados en el artículo 121 de esta Ley, son las contenidas en el apartado 2 del artículo 123».

#### **Artículo 106.**

1. Las entidades locales tendrán autonomía para establecer y exigir tributos de acuerdo con lo previsto en la legislación del Estado reguladora de las Haciendas locales y en las leyes que dicten las Comunidades Autónomas en los supuestos expresamente previstos en aquélla.
2. La potestad reglamentaria de las entidades locales en materia tributaria se ejercerá a través de ordenanzas fiscales reguladoras de sus tributos propios y de ordenanzas generales de gestión, recaudación e inspección. Las Corporaciones locales podrán emanar disposiciones interpretativas y aclaratorias de las mismas.
3. Es competencia de las entidades locales la gestión, recaudación e inspección de sus tributos propios, sin perjuicio de las delegaciones que puedan otorgar a favor de las entidades locales de ámbito superior o de las respectivas Comunidades Autónomas, y de las fórmulas de colaboración con otras Entidades locales, con las Comunidades Autónomas o con el Estado, de acuerdo con lo que establezca la legislación del Estado.

#### **Artículo 107.**

1. Las Ordenanzas Fiscales reguladoras de los tributos locales comenzarán a aplicarse en el momento de su aplicación definitiva en el "Boletín Oficial" de la provincia o, en su caso, de la Comunidad Autónoma uniprovincial, salvo que en las mismas se señale otra fecha.
2. Las Ordenanzas Fiscales obligan en el territorio de la respectiva entidad local y se aplican conforme a los principios de residencia efectiva y de territorialidad, según los casos

#### **Artículo 22.**

2. Corresponden, en todo caso, al Pleno las siguientes atribuciones:
  - e) La determinación de los recursos propios de carácter tributario; la aprobación y modificación de los presupuestos, y la disposición de gastos en materia de su competencia y la aprobación de las cuentas; todo ello de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.



#### **Artículo 26.**

Los municipios por sí o asociados deberán prestar en todo caso, los servicios siguientes:

(....)

- d) En los municipios con población superior a 50.000 habitantes, además:  
Transporte colectivo urbanos de viajeros y protección del medio ambiente.

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

#### **ARTÍCULO 9**

*1. No podrán reconocerse otros beneficios fiscales en los tributos locales que los expresamente previstos en las normas con rango de ley o los derivados de la aplicación de los tratados internacionales.*

*No obstante, también podrán reconocerse los beneficios fiscales que las entidades locales establezcan en sus ordenanzas fiscales en los supuestos expresamente previstos por la Ley. En particular, y en las condiciones que puedan prever dichas ordenanzas, éstas podrán establecer una bonificación de hasta el cinco por ciento de la cuota a favor de los sujetos pasivos que domicilien sus deudas de vencimiento periódico en una entidad financiera, anticipen pagos o realicen actuaciones que impliquen colaboración en la recaudación de ingresos.*

*2. Las leyes por las que se establezcan beneficios fiscales en materia de tributos locales determinarán las fórmulas de compensación que procedan; dichas fórmulas tendrán en cuenta las posibilidades de crecimiento futuro de los recursos de las Entidades Locales procedentes de los tributos respecto de los cuales se establezcan los mencionados beneficios fiscales.*

*Lo anterior no será de aplicación en ningún caso cuando se trate de los beneficios fiscales a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 de este artículo.*

*3. Cuando el Estado otorgue moratorias o aplazamientos en el pago de tributos locales a alguna persona o entidad, quedará obligado a arbitrar las fórmulas de compensación o anticipo que procedan a favor de la entidad local respectiva.*

#### **ARTICULO 15.**

*1. Salvo en los supuestos previstos en el [artículo 59.1](#) de esta Ley, las entidades locales deberán acordar la imposición y supresión de sus tributos propios, y aprobar las correspondientes ordenanzas fiscales reguladoras de éstos.*

*2. Respecto de los impuestos previstos en el artículo 59.1, los ayuntamientos que decidan hacer uso de las facultades que les confiere esta Ley en orden a la fijación de los elementos necesarios para la determinación de las respectivas cuotas tributarias, deberán acordar el ejercicio de tales facultades, y aprobar las oportunas ordenanzas fiscales.*

*3. Asimismo, las entidades locales ejercerán la potestad reglamentaria a que se refiere el apartado 2 del [artículo 12](#) de esta Ley, bien en las ordenanzas fiscales reguladoras de los distintos tributos locales, bien mediante la aprobación de ordenanzas fiscales específicamente reguladoras de la gestión, liquidación, inspección y recaudación de los tributos locales.*

#### **ARTÍCULO 16.**

*1. Las ordenanzas fiscales a que se refiere el apartado 1 del artículo anterior contendrán, al menos:*

*a) La determinación del hecho imponible, sujeto pasivo, responsables, exenciones, reducciones y bonificaciones, base imponible y liquidable, tipo de gravamen o cuota tributaria, período impositivo y devengo.*

*b) Los regímenes de declaración y de ingreso.*

*c) Las fechas de su aprobación y del comienzo de su aplicación.*

*Asimismo, estas ordenanzas fiscales podrán contener, en su caso, las normas a que se refiere el apartado 3 del artículo 15.*

*Los acuerdos de aprobación de estas ordenanzas fiscales deberán adoptarse simultáneamente a los de imposición de los respectivos tributos.*

*Los acuerdos de modificación de dichas ordenanzas deberán contener la nueva redacción de las normas afectadas y las fechas de su aprobación y del comienzo de su aplicación.*

2. Las ordenanzas fiscales a que se refiere el apartado 2 del artículo anterior contendrán, además de los elementos necesarios para la determinación de las cuotas tributarias de los respectivos impuestos, las fechas de su aprobación y el comienzo de su aplicación.

Asimismo, estas ordenanzas fiscales podrán contener, en su caso, las normas a que se refiere el apartado 3 del artículo 15.

Los acuerdos de aprobación de ordenanzas fiscales deberán adoptarse simultáneamente a los de fijación de los elementos regulados en aquéllas.

Los acuerdos de modificación de dichas ordenanzas se ajustarán a lo dispuesto en el último párrafo del apartado anterior.

#### **ARTÍCULO 17.**

1. Los acuerdos provisionales adoptados por las corporaciones locales para el establecimiento, supresión y ordenación de tributos y para la fijación de los elementos necesarios en orden a la determinación de las respectivas cuotas tributarias, así como las aprobaciones y modificaciones de las correspondientes ordenanzas fiscales, se expondrán en el tablón de anuncios de la Entidad durante treinta días, como mínimo, dentro de los cuales los interesados podrán examinar el expediente y presentar las reclamaciones que estimen oportunas.

2. Las entidades locales publicarán, en todo caso, los anuncios de exposición en el boletín oficial de la provincia, o, en su caso, en el de la Comunidad Autónoma uniprovincial. Las diputaciones provinciales, los órganos de gobierno de las entidades supramunicipales y los ayuntamientos de población superior a 10.000 habitantes deberán publicarlos, además, en un diario de los de mayor difusión de la provincia, o de la Comunidad Autónoma uniprovincial.

3. Finalizado el período de exposición pública, las corporaciones locales adoptarán los acuerdos definitivos que procedan, resolviendo las reclamaciones que se hubieran presentado y aprobando la redacción definitiva de la ordenanza, su derogación o las modificaciones a que se refiera el acuerdo provisional. En el caso de que no se hubieran presentado reclamaciones, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo, hasta entonces provisional, sin necesidad de acuerdo plenario.

4. En todo caso, los acuerdos definitivos a que se refiere el apartado anterior, incluyendo los provisionales elevados automáticamente a tal categoría, y el texto íntegro de las ordenanzas o de sus modificaciones, habrán de ser publicados en el boletín oficial de la provincia o, en su caso, de la Comunidad Autónoma uniprovincial, sin que entren en vigor hasta que se haya llevado a cabo dicha publicación.

5. Las diputaciones provinciales, consejos, cabildos insulares y, en todo caso, las demás entidades locales cuando su población sea superior a 20.000 habitantes, editarán el texto íntegro de las ordenanzas fiscales reguladoras de sus tributos dentro del primer cuatrimestre del ejercicio económico correspondiente.

En todo caso, las entidades locales habrán de expedir copias de las ordenanzas fiscales publicadas a quienes las demanden.

#### **ARTÍCULO 18.**

A los efectos de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo anterior, tendrán la consideración de interesados:

a) Los que tuvieran un interés directo o resulten afectados por tales acuerdos.

b) Los colegios oficiales, cámaras oficiales, asociaciones y demás entidades legalmente constituidas para velar por los intereses profesionales, económicos o vecinales, cuando actúen en defensa de los que les son propios.

#### **ARTÍCULO 19.**

1. Las ordenanzas fiscales de las entidades locales a que se refiere el [artículo 17.3](#) de esta Ley regirán durante el plazo, determinado o indefinido, previsto en ellas, sin que quepa contra ellas otro recurso que el contencioso-administrativo que se podrá interponer, a partir de su publicación en el boletín oficial de la provincia, o, en su caso, de la Comunidad Autónoma uniprovincial, en la forma y plazos que establecen las normas reguladoras de dicha jurisdicción.

2. Si por resolución judicial firme resultaren anulados o modificados los acuerdos locales o el texto de las ordenanzas fiscales, la entidad local vendrá obligada a adecuar a los términos de la sentencia todas las actuaciones que lleve a cabo con posterioridad a la fecha en que aquélla le sea notificada. Salvo que expresamente lo prohibiera la sentencia, se mantendrán los actos firmes o consentidos dictados al amparo de la ordenanza que posteriormente resulte anulada o modificada.

## **ARTÍCULO 20.**

*1. Las entidades locales, en los términos previstos en esta Ley, podrán establecer tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local, así como por la prestación de servicios públicos o la realización de actividades administrativas de competencia local que se refieran, afecten o beneficien de modo particular a los sujetos pasivos.*

*En todo caso, tendrán la consideración de tasas las prestaciones patrimoniales que establezcan las entidades locales por:*

*A) La utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local.*

*B) La prestación de un servicio público o la realización de una actividad administrativa en régimen de derecho público de competencia local que se refiera, afecte o beneficie de modo particular al sujeto pasivo, cuando se produzca cualquiera de las circunstancias siguientes:*

*a) Que no sean de solicitud o recepción voluntaria para los administrados. A estos efectos no se considerará voluntaria la solicitud o la recepción por parte de los administrados:*

*Cuando venga impuesta por disposiciones legales o reglamentarias.*

*Cuando los bienes, servicios o actividades requeridos sean imprescindibles para la vida privada o social del solicitante.*

*b) Que no se presten o realicen por el sector privado, esté o no establecida su reserva a favor del sector público conforme a la normativa vigente.*

*2. Se entenderá que la actividad administrativa o servicio afecta o se refiere al sujeto pasivo cuando haya sido motivado directa o indirectamente por éste en razón de que sus actuaciones u omisiones obliguen a las entidades locales a realizar de oficio actividades o a prestar servicios por razones de seguridad, salubridad, de abastecimiento de la población o de orden urbanístico, o cualesquiera otras.*

*3. Conforme a lo previsto en el apartado 1 anterior, las entidades locales podrán establecer tasas por cualquier supuesto de utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público local, y en particular por los siguientes:*

*a) Sacas de arena y de otros materiales de construcción en terrenos de dominio público local.*

*b) Construcción en terrenos de uso público local de pozos de nieve o de cisternas o aljibes donde se recojan las aguas pluviales.*

*c) Balnearios y otros disfrutes de aguas que no consistan en el uso común de las públicas.*

*d) Vertido y desagüe de canalones y otras instalaciones análogas en terrenos de uso público local.*

*e) Ocupación del subsuelo de terrenos de uso público local.*

*f) Apertura de zanjas, calicatas y calas en terrenos de uso público local, inclusive carreteras, caminos y demás vías públicas locales, para la instalación y reparación de cañerías, conducciones y otras instalaciones, así como cualquier remoción de pavimento o aceras en la vía pública.*

*g) Ocupación de terrenos de uso público local con mercancías, materiales de construcción, escombros, vallas, puntales, asnillas, andamios y otras instalaciones análogas.*

*h) Entradas de vehículos a través de las aceras y reservas de vía pública para aparcamiento exclusivo, parada de vehículos, carga y descarga de mercancías de cualquier clase.*

*i) Instalación de rejas de pisos, lucernarios, respiraderos, puertas de entrada, bocas de carga o elementos análogos que ocupen el suelo o subsuelo de toda clase de vías públicas locales, para dar luces, ventilación, acceso de personas o entrada de artículos a sótanos o semisótanos.*

*j) Ocupación del vuelo de toda clase de vías públicas locales con elementos constructivos cerrados, terrazas, miradores, balcones, marquesinas, toldos, paravientos y otras instalaciones semejantes, voladizas sobre la vía pública o que sobresalgan de la línea de fachada.*

*k) Tendidos, tuberías y galerías para las conducciones de energía eléctrica, agua, gas o cualquier otro fluido incluidos los postes para líneas, cables, palomillas, cajas de amarre, de distribución o de registro, transformadores, rieles, básculas, aparatos para venta automática y otros análogos que se establezcan sobre vías públicas u otros terrenos de dominio público local o vuelen sobre ellos.*

*l) Ocupación de terrenos de uso público local con mesas, sillas, tribunas, tablados y otros elementos análogos, con finalidad lucrativa.*

*m) Instalación de quioscos en la vía pública.*

*n) Instalación de puestos, barracas, casetas de venta, espectáculos, atracciones o recreo, situados en terrenos de uso público local así como industrias callejeras y ambulantes y rodaje cinematográfico.*

- ñ) Portadas, escaparates y vitrinas.
- o) Rodaje y arrastre de vehículos que no se encuentren gravados por el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.
- p) Tránsito de ganados sobre vías públicas o terrenos de dominio público local.
- q) Muros de contención o sostenimiento de tierras, edificaciones o cercas, ya sean definitivas o provisionales, en vías públicas locales.
- r) Depósitos y aparatos distribuidores de combustible y, en general, de cualquier artículo o mercancía, en terrenos de uso público local.
- s) Instalación de anuncios ocupando terrenos de dominio público local.
- t) Construcción en carreteras, caminos y demás vías públicas locales de atarjeas y pasos sobre cunetas y en terraplenes para vehículos de cualquier clase, así como para el paso del ganado.
- u) Estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías de los municipios dentro de las zonas que a tal efecto se determinen y con las limitaciones que pudieran establecerse.
4. Conforme a lo previsto en el apartado 1 anterior, las entidades locales podrán establecer tasas por cualquier supuesto de prestación de servicios o de realización de actividades administrativas de competencia local, y en particular por los siguientes:
- a) Documentos que expidan o de que entiendan las Administraciones o autoridades locales, a instancia de parte.
- b) Autorización para utilizar en placas, patentes y otros distintivos análogos el escudo de la entidad local.
- c) Otorgamiento de licencias o autorizaciones administrativas de autotaxis y demás vehículos de alquiler.
- d) Guardería rural.
- e) Voz pública.
- f) Vigilancia especial de los establecimientos que lo soliciten.
- g) Servicios de competencia local que especialmente sean motivados por la celebración de espectáculos públicos, grandes transportes, pasos de caravana y cualesquiera otras actividades que exijan la prestación de dichos servicios especiales.
- h) Otorgamiento de las licencias urbanísticas exigidas por la legislación del suelo y ordenación urbana.
- i) Otorgamiento de las licencias de apertura de establecimientos.
- j) Inspección de vehículos, calderas de vapor, motores, transformadores, ascensores, montacargas y otros aparatos e instalaciones análogas de establecimientos industriales y comerciales.
- k) Servicios de prevención y extinción de incendios, de prevención de ruinas, construcciones y derribos, salvamentos y, en general, de protección de personas y bienes, comprendiéndose también el mantenimiento del servicio y la cesión del uso de maquinaria y equipo adscritos a estos servicios, tales como escalas, cubas, motobombas, barcas, etcétera.
- l) Servicios de inspección sanitaria así como los de análisis químicos, bacteriológicos y cualesquiera otros de naturaleza análoga y, en general, servicios de laboratorios o de cualquier otro establecimiento de sanidad e higiene de las entidades locales.
- m) Servicios de sanidad preventiva, desinfectación, desinsectación, desratización y destrucción de cualquier clase de materias y productos contaminantes o propagadores de gérmenes nocivos para la salud pública prestados a domicilio o por encargo.
- n) Asistencias y estancias en hospitales, clínicas o sanatorios médicos quirúrgicos, psiquiátricos y especiales, dispensarios, centros de recuperación y rehabilitación, ambulancias sanitarias y otros servicios análogos, y demás establecimientos benéfico-asistenciales de las entidades locales, incluso cuando los gastos deban sufragarse por otras entidades de cualquier naturaleza.
- ñ) Asistencias y estancias en hogares y residencias de ancianos, guarderías infantiles, albergues y otros establecimientos de naturaleza análoga.
- o) Casas de baños, duchas, piscinas, instalaciones deportivas y otros servicios análogos.
- p) Cementerios locales, conducción de cadáveres y otros servicios fúnebres de carácter local.
- q) Colocación de tuberías, hilos conductores y cables en postes o en galerías de servicio de la titularidad de entidades locales.
- r) Servicios de alcantarillado, así como de tratamiento y depuración de aguas residuales, incluida la vigilancia especial de alcantarillas particulares.
- s) Recogida de residuos sólidos urbanos, tratamiento y eliminación de éstos, monda de pozos negros y limpieza en calles particulares.

- t) *Distribución de agua, gas, electricidad y otros abastecimientos públicos incluidos los derechos de enganche de líneas y colocación y utilización de contadores e instalaciones análogas, cuando tales servicios o suministros sean prestados por entidades locales.*
- u) *Servicio de matadero, lonjas y mercados, así como el acarreo de carnes si hubiera de utilizarse de un modo obligatorio; y servicios de inspección en materia de abastos, incluida la utilización de medios de pesar y medir.*
- v) *Enseñanzas especiales en establecimientos docentes de las entidades locales.*
- w) *Visitas a museos, exposiciones, bibliotecas, monumentos históricos o artísticos, parques zoológicos u otros centros o lugares análogos.*
- x) *Utilización de columnas, carteles y otras instalaciones locales análogas para la exhibición de anuncios.*
- y) *Enarenado de vías públicas a solicitud de los particulares.*
- z) *Realización de actividades singulares de regulación y control del tráfico urbano, tendentes a facilitar la circulación de vehículos y distintas a las habituales de señalización y ordenación del tráfico por la Policía Municipal.*

#### **ARTÍCULO 21.**

*1. Las entidades locales no podrán exigir tasas por los servicios siguientes:*

- a) *Abastecimiento de aguas en fuentes públicas.*
- b) *Alumbrado de vías públicas.*
- c) *Vigilancia pública en general.*
- d) *Protección civil.*
- e) *Limpieza de la vía pública.*
- f) *Enseñanza en los niveles de educación obligatoria.*

*2. El Estado, las Comunidades Autónomas y las entidades locales no estarán obligados al pago de las tasas por utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público por los aprovechamientos inherentes a los servicios públicos de comunicaciones que exploten directamente y por todos los que inmediatamente interesen a la seguridad ciudadana o a la defensa nacional.*

#### **ARTÍCULO 22.**

*Las tasas por la prestación de servicios no excluyen la exacción de contribuciones especiales por el establecimiento o ampliación de aquéllos.*

#### **ARTÍCULO 23**

*1. Son sujetos pasivos de las tasas, en concepto de contribuyentes, las personas físicas y jurídicas así como las entidades a que se refiere el [artículo 35.4](#) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria:*

- a) *Que disfruten, utilicen o aprovechen especialmente el dominio público local en beneficio particular, conforme a alguno de los supuestos previstos en el [artículo 20.3](#) de esta Ley.*
- b) *Que soliciten o resulten beneficiadas o afectadas por los servicios o actividades locales que presten o realicen las entidades locales, conforme a alguno de los supuestos previstos en el artículo 20.4 de esta Ley.*

*2. Tendrán la condición de sustitutos del contribuyente:*

- a) *En las tasas establecidas por razón de servicios o actividades que beneficien o afecten a los ocupantes de viviendas o locales, los propietarios de dichos inmuebles, quienes podrán repercutir, en su caso, las cuotas sobre los respectivos beneficiarios.*
- b) *En las tasas establecidas por el otorgamiento de las licencias urbanísticas previstas en la normativa sobre suelo y ordenación urbana, los constructores y contratistas de obras.*
- c) *En las tasas establecidas por la prestación de servicios de prevención y extinción de incendios, de prevención de ruinas, construcciones y derribos, salvamentos y, en general, de protección de personas y bienes, comprendiéndose también el mantenimiento del servicio, las entidades o sociedades aseguradoras del riesgo.*
- d) *En las tasas establecidas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial por entradas de vehículos o carruajes a través de las aceras y por su construcción, mantenimiento, modificación o supresión, los propietarios de las fincas y locales a que den acceso dichas entradas de vehículos, quienes podrán repercutir, en su caso, las cuotas sobre los respectivos beneficiarios.*

#### **ARTÍCULO 24.**

1. El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas:

a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento, si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada.

b) Cuando se utilicen procedimientos de licitación pública, el importe de la tasa vendrá determinado por el valor económico de la proposición sobre la que recaiga la concesión, autorización o adjudicación.

c) Cuando se trate de tasas por utilización privativa o aprovechamientos especiales constituidos en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales, a favor de empresas explotadoras de servicios de suministros que resulten de interés general o afecten a la generalidad o a una parte importante del vecindario, el importe de aquéllas consistirá, en todo caso y sin excepción alguna, en el 1,5 por 100 de los ingresos brutos procedentes de la facturación que obtengan anualmente en cada término municipal las referidas empresas.

A estos efectos, se incluirán entre las empresas explotadoras de dichos servicios las empresas distribuidoras y comercializadoras de éstos.

No se incluirán en este régimen especial de cuantificación de la tasa los servicios de telefonía móvil.

Este régimen especial de cuantificación se aplicará a las empresas a que se refiere este párrafo c), tanto si son titulares de las correspondientes redes a través de las cuales se efectúan los suministros como si, no siendo titulares de dichas redes, lo son de derechos de uso, acceso o interconexión a éstas.

A efectos de lo dispuesto en este párrafo, se entenderá por ingresos brutos procedentes de la facturación aquellos que, siendo imputables a cada entidad, hayan sido obtenidos por ésta como contraprestación por los servicios prestados en cada término municipal.

No se incluirán entre los ingresos brutos, a estos efectos, los impuestos indirectos que graven los servicios prestados ni las partidas o cantidades cobradas por cuenta de terceros que no constituyan un ingreso propio de la entidad a la que se aplique este régimen especial de cuantificación de la tasa. Asimismo, no se incluirán entre los ingresos brutos procedentes de la facturación las cantidades percibidas por aquellos servicios de suministro que vayan a ser utilizados en aquellas instalaciones que se hallen inscritas en la sección 1ª o 2ª del Registro administrativo de instalaciones de producción de energía eléctrica del Ministerio de Economía, como materia prima necesaria para la generación de energía susceptible de tributación por este régimen especial.

Las empresas que empleen redes ajenas para efectuar los suministros deducirán de sus ingresos brutos de facturación las cantidades satisfechas a otras empresas en concepto de acceso o interconexión a sus redes. Las empresas titulares de tales redes deberán computar las cantidades percibidas por tal concepto entre sus ingresos brutos de facturación.

El importe derivado de la aplicación de este régimen especial no podrá ser repercutido a los usuarios de los servicios de suministro a que se refiere este párrafo c).

Las tasas reguladas en este párrafo c) son compatibles con otras tasas que puedan establecerse por la prestación de servicios o la realización de actividades de competencia local, de las que las empresas a que se refiere este párrafo c) deban ser sujetos pasivos conforme a lo establecido en el [artículo 23.1.b\)](#) de esta Ley, quedando excluida, por el pago de esta tasa, la exacción de otras tasas derivadas de la utilización privativa o el aprovechamiento especial constituido en el suelo, subsuelo o vuelo de las vías públicas municipales.

2. En general, y con arreglo a lo previsto en el párrafo siguiente, el importe de las tasas por la prestación de un servicio o por la realización de una actividad no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible del servicio o actividad de que se trate o, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

Para la determinación de dicho importe se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, inclusive los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa, todo ello con independencia del presupuesto u organismo que lo satisfaga. El mantenimiento y desarrollo razonable del servicio o actividad de que se trate se calculará con arreglo al presupuesto y proyecto aprobados por el órgano competente.

3. La cuota tributaria consistirá, según disponga la correspondiente ordenanza fiscal, en:

a) La cantidad resultante de aplicar una tarifa,

b) Una cantidad fija señalada al efecto, o

c) La cantidad resultante de la aplicación conjunta de ambos procedimientos.

4. Para la determinación de la cuantía de las tasas podrán tenerse en cuenta criterios genéricos de capacidad económica de los sujetos obligados a satisfacerlas.

5. Cuando la utilización privativa o el aprovechamiento especial lleve aparejada la destrucción o deterioro del dominio público local, el beneficiario, sin perjuicio del pago de la tasa a que hubiera lugar, estará obligado al reintegro del coste total de los respectivos gastos de reconstrucción o reparación y al depósito previo de su importe.

Si los daños fueran irreparables, la entidad será indemnizada en cuantía igual al valor de los bienes destruidos o el importe del deterioro de los dañados.

Las entidades locales no podrán condonar total ni parcialmente las indemnizaciones y reintegros a que se refiere el presente apartado.

#### **ARTÍCULO 25.**

Los acuerdos de establecimiento de tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, o 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.

#### **ARTÍCULO 26.**

1. Las tasas podrán devengarse, según la naturaleza de su hecho imponible y conforme determine la respectiva ordenanza fiscal:

a) Cuando se inicie el uso privativo o el aprovechamiento especial, o cuando se inicie la prestación del servicio o la realización de la actividad, aunque en ambos casos podrá exigirse el depósito previo de su importe total o parcial.

b) Cuando se presente la solicitud que inicie la actuación o el expediente, que no se realizará o tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

2. Cuando la naturaleza material de la tasa exija el devengo periódico de ésta, y así se determine en la correspondiente ordenanza fiscal, el devengo tendrá lugar el 1 de enero de cada año y el período impositivo comprenderá el año natural, salvo en los supuestos de inicio o cese en la utilización privativa, el aprovechamiento especial o el uso del servicio o actividad, en cuyo caso el período impositivo se ajustará a esa circunstancia con el consiguiente prorrateo de la cuota, en los términos que se establezcan en la correspondiente ordenanza fiscal.

3. Cuando por causas no imputables al sujeto pasivo, el servicio público, la actividad administrativa o el derecho a la utilización o aprovechamiento del dominio público no se preste o desarrolle, procederá la devolución del importe correspondiente.

#### **ARTÍCULO 27.**

1. Las entidades locales podrán exigir las tasas en régimen de autoliquidación.

2. Las entidades locales podrán establecer convenios de colaboración con entidades, instituciones y organizaciones representativas de los sujetos pasivos de las tasas, con el fin de simplificar el cumplimiento de las obligaciones formales y materiales derivadas de aquéllas, o los procedimientos de liquidación o recaudación.

#### **ANTECEDENTES**

- Propuesta de fecha 28 de noviembre de 2011, para la actualización de tarifas del transporte urbano municipal, del Concejal de Transporte Público y Consejero Delegado de Innovación Probenalmádena S.A. D. Francisco Artacho Fernández
- Estudio Económico del Servicio de Transporte Urbano de Benalmádena de fecha 17 de febrero de 2012, suscrito por el Gerente de la entidad municipal Innovación Probenalmádena S.A. D. José Moreno Ramírez.

#### **CONSIDERACIONES**



#### **PRIMERA.- Órgano competente**

El órgano competente para aprobar la Ordenanza Fiscal es el Pleno por mayoría simple, a tenor de lo dispuesto en el Artículo 47 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

#### **SEGUNDA.- Coste del servicio**

En el estudio económico del servicio se constata que los ingresos previstos por la tasa para el año 2012, serían de 219.704,87€ (Ingresos por la Tasa: 197.969,70€ más subvención del Ministerio de Fomento; 21.735,17€), que no exceden del coste previsto del mismo para el ejercicio 2012, que asciende a 335.788,87€ (CTSA- PORTILLO: 313.983,50€ más INNOBEN: 21.805,37€), a los efectos de lo dispuesto en los Artículos 24.2 y 25 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, siendo el porcentaje de cobertura del servicio del 65,43%.

#### **TERCERA.- Procedimiento**

El procedimiento a seguir está regulado en el Artículo 17 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

#### **CUARTA.- Habilitación legal**

La aprobación de la Ordenanza fiscal reguladora de la Tasa por la Prestación del Servicio de Transporte Público de Viajeros a través de Autobús Urbano tiene su habilitación legal en el artículo 20.4 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales.

### **CONCLUSIONES**

Se desprenden de las consideraciones arriba expuestas.

Este informe se somete a cualquier otro mejor fundado en derecho y al superior criterio de la Corporación Municipal.

**EL INTERVENTOR MUNICIPAL**

Fdo. J. G. P.

### **ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS A TRAVÉS DEL AUTOBUS URBANO**

#### **ARTÍCULO 1.- CONCEPTO Y NATURALEZA.**

En uso de las facultades concedidas por los artículos 133.2 y 142 de la Constitución y por el artículo 106 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen local, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 15 a 19 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, esta Ayuntamiento establece la tasa por prestación del servicio público de viajeros a través del autobús urbano de Benalmádena, que se regirá por la presente Ordenanza Fiscal, cuyas normas atienden a lo prevenido en el artículo 57 del texto refundido de la citada Ley.

#### **ARTÍCULO 2.- HECHO IMPONIBLE**

Constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación del servicio de transporte público de viajeros a través del autobús urbano de Benalmádena.

#### **ARTÍCULO 3.- SUJETO PASIVO**

Son sujetos pasivos de la tasa, en concepto de contribuyentes, las personas físicas y jurídicas y las entidades a que se refiere el artículo 35.4 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que



soliciten, se beneficien de o resulten afectadas por los servicios o actividades que constituyen el hecho imponible de la presente tasa.

En todo lo relativo a responsabilidad tributaria se estará a lo dispuesto en los artículos 41, 42 y 43 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y demás normativa aplicable.

#### ARTÍCULO 4.- CUOTA TRIBUTARIA

La cuantía de la tasa se determinará aplicando el siguiente cuadro de tarifas:

Tarjeta ordinaria por viaje .....	0,83.-€
Tarjeta pensionista por viaje .....	0,35.-€
Tarjeta estudiante por viaje .....	0,50.-€
Billete ordinario .....	1,40.-€
Transbordo .....	0,59.-€

En caso de que el servicio se preste a través de concesionario, en las tarifas anteriores se entenderá que el IVA está incluido.

#### ARTÍCULO 5.- BENEFICIOS FISCALES

No se aplicarán exenciones, bonificaciones ni reducciones para la determinación de la deuda tributaria que los sujetos pasivos deban satisfacer por esta tasa.

#### ARTÍCULO 6.- DEVENGO

Se devenga la tasa y por tanto nace la obligación de pago, cuando se preste el servicio o se realice la actividad, si bien el Ayuntamiento exigirá el depósito previo en el momento en que se solicite el servicio o se suba al autobús.

#### ARTÍCULO 7.- RÉGIMEN DE DECLARACIÓN, LIQUIDACIÓN E INGRESO

Por lo que respecta al billete ordinario, una vez que se solicite el servicio y se abone la tarifa establecida, se extenderá por parte del concesionario del servicio un billete acreditativo del pago realizado, que el pasajero deberá mantener en su poder hasta la finalización del trayecto.

#### ARTÍCULO 8.- INFRACCIONES Y SANCIONES

Las infracciones y sanciones en materia tributaria se registrarán por lo dispuesto en la Ley General Tributaria, su normativa de desarrollo y en la Ordenanza General de Gestión, Inspección y Recaudación de este Ayuntamiento.

#### DISPOSICIÓN FINAL

La presente Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por prestación del Servicio de Transporte Público entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, permaneciendo en vigor hasta su modificación o derogación expresa.

## DELIBERACIÓN

Comienza el Sr. Artacho explicando que se ha hecho necesario adaptar las tarifas a las del Consorcio Metropolitano. Hasta ahora han sido Precios Públicos pero tras los informes emitidos y con el asesoramiento del Consorcio, se ha regulado a través de una Tasa, siendo preciso la aprobación de la Ordenanza reguladora correspondiente.

Asimismo comenta que se han recogido dos tipos de tarifas que no están incluidas en el Consorcio: la de “Pensionista” y la de “Estudiante”.

Interviene la Sra, García Gálvez para preguntar si ello afecta al Transporte Universitario, respondiendo el Sr. Artacho que es independiente.

El Sr. Moya Barrionuevo pregunta por el aumento de tarifas y el Sr. Artacho responde que es necesaria tal medida para adaptarlas a los precios del Consorcio.

Interviene el Sr. Alcalde para comentar que con el acuerdo suscrito con el Consorcio se ha introducido un elemento nuevo muy beneficioso para los usuarios: el Transbordo.

Pregunta el Sr. Lara Martín el motivo de la diferencia del precio del Transbordo que se aprecia en el Estudio Económico, donde viene 0,60€ y en el Texto de la Ordenanza Fiscal, en el que se recoge 0,59€.

Ratifica el Sr. Artacho que el precio correcto es el que viene recogido en el texto de la Ordenanza Fiscal: 0,59€.

Se pasa a votar el siguiente

### **DICTAMEN: APROBACIÓN INICIAL POR EL PLENO DE LA CORPORACIÓN DE LA ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LA TASA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS A TRAVÉS DE AUTOBÚS URBANO.**

Votan a favor los grupos PSOE, U.C.B. e I.U..L.V.-C.A., absteniéndose los representantes del grupo PP y BOLI, con lo cual **QUEDA APROBADO EL ANTERIOR DICTAMEN.**

Siendo las 10,15 horas, abandonan la Sesión D. Javier Carnero Sierra, D. Juan José Jiménez Gambero y D. Francisco Salido Porras.

Pasa a tratarse ahora el primer punto del Orden del día:

#### **1. DAR CUENTA DEL ACUERDO ADOPTADO CON CTSA-PORTILLO, S.A. Y EL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE MÁLAGA.**

Previamente se ha facilitado por la Secretaria de la Comisión a todos los miembros copia del siguiente informe:

#### **INFORME AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE INNOBEN SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE AUTOBUSES EN BENALMADENA**

##### **I) ANTECEDENTES**

El transporte urbano en Benalmádena tiene como característica esencial que se ha articulado a través del tiempo mediante las líneas interurbanas que circulan por la costa del sol occidental, entre Málaga y Mijas por un lado y entre Málaga y Marbella por otro. Recordemos que la primera línea urbana no aparece hasta el año 2002 con una línea, que se ampliarán a tres en 2005, cuando se realiza el expediente de creación de transporte urbano.

En relación con las mencionadas líneas interurbanas, las mismas conectan los municipios de la costa, que han ido aumentando durante toda la larga etapa de crecimiento del turismo de la Costa del Sol y por ende del crecimiento de los municipios, tiempo en el cual han cumplido una doble tarea. Por un lado establecer la comunicación entre los municipios entre si y de estos con Málaga capital y por otra servir como transporte urbano en cada uno de dichos municipios, entre los que se encuentra muy especialmente Benalmádena. Así la propia configuración de dichas líneas tiene en su puesta en marcha y posteriores modificaciones la intención clara de cumplir ambos objetivos.

Uno de los ejemplos mas claros de lo que decimos es la combinación de líneas que el actual Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga, cuya concesionaria es Portillo, tiene en funcionamiento entre Málaga, Torremolinos, Benalmádena y Mijas y que todas ellas cruzan Benalmádena, desde la rotonda de Solymar hasta la salida del municipio por la carretera de Mijas, pasando por el centro de Arroyo de la Miel.

En ese trayecto conviven tres líneas distintas que, como decimos, se combinan entre si. Así la 112 va desde Málaga a Mijas. La 121 de Torremolinos a Mijas y la 126 de Torremolinos a Benalmádena. Pues bien todas ellas combinadas permiten el servicio a los ciudadanos de Benalmádena de transporte urbano dentro del término municipal, pues como decíamos cubre toda la zona de mayor circulación dentro de Benalmádena.

En efecto, con estas líneas se puede ir desde la costa este (Solymar) hasta el centro de Arroyo de la Miel subiendo por Gamonal y desde Arroyo de la Miel hasta Benalmádena Pueblo, cubriendo además desde éste ultimo hasta el límite con Mijas. La frecuencia de esta línea es especialmente buena para configurarse como la línea esencial para el servicio urbano pues tiene una frecuencia media de 20 minutos en todo el recorrido municipal desde la Estupa hasta Solymar, para continuar hasta Torremolinos.

Otro ejemplo de combinación de líneas interurbanas que dan el servicio urbano son las que discurren por la Costa. Aquí se combinan la 120 Torremolinos-Fuengirola, la 123 Churriana-Torremolinos-Benalmádena Costa, la 110 Málaga-Benalmádena Costa y la 320 Málaga-Marbella. Entre todas ellas prestan el servicio por toda la franja litoral de Benalmádena, la 120 y la 320 la atraviesan de forma completa y las dos restantes, es decir la 123 y la 110 desde la entrada por Torremolinos hasta Nueva Torrequebrada.

Además, en el caso de la Costa, la frecuencia conseguida con la combinación de todas ellas es aún mayor. Así entre Solymar y Nueva Torrequebrada se recortan en la mayor parte de las horas de mas actividad del día hasta los 10 minutos y el resto entre 15 y 20 minutos y en el tramo entre Nueva Torrequebrada y el final del municipio por Carvajal la frecuencia es de 20 minutos en las horas de mas actividad y de 30 minutos en el resto.

Con estos recorridos conviven además otras dos líneas interurbanas, netamente de servicio urbano para Benalmádena. Por un lado tenemos la línea 124 Torremolinos- Carola que discurre entre Solymar y la zona norte de Arroyo de la Miel (Carola-Finoso-Myramar), pasando por el centro de Arroyo y la línea 125 Torremolinos-Patronato que da servicio al tramo entre Torremolinos por la zona del Pinillo y centro de Arroyo por la Avenida de la Constitución, subiendo por la Leala y Patronato hasta culminar en la zona Norte (Carola-Finoso-Myramar). La 125 tiene una frecuencia de 1 hora y funciona entre las 7:00 y las 21:00. La 124 tiene una frecuencia de 1 hora y 15 minutos y funciona entre las 7:45 y las 22:00. Aunque esta última tiene una frecuencia mas distante, se complementa con las ya mencionadas que hacen el servicio entre Solymar y Arroyo, pues coincide con ellas en la mayor parte del recorrido.

El servicio de transporte urbano de Benalmádena, dependiente del Ayuntamiento, se inicia el año 2002 con una línea y en 2005 se complementa con dos más, una vez que se contrata el servicio con Portillo, tras la adjudicación en concurso público.

El concurso público mencionado y la posterior contratación se vienen a realizar con un diseño más interesado por la construcción del monorraíl que por complementar el servicio de autobuses, lo que motiva que la oferta pública de ambos transportes sea conjunta. Eso conlleva que se ponga en marcha el servicio con un contrato que

a todas luces, en lo que al transporte por autobús se refiere, es claramente desfavorable para el municipio, sobre todo por el alto costo que conlleva y por el escaso servicio que viene a prestar, como el tiempo posterior vino a demostrar.

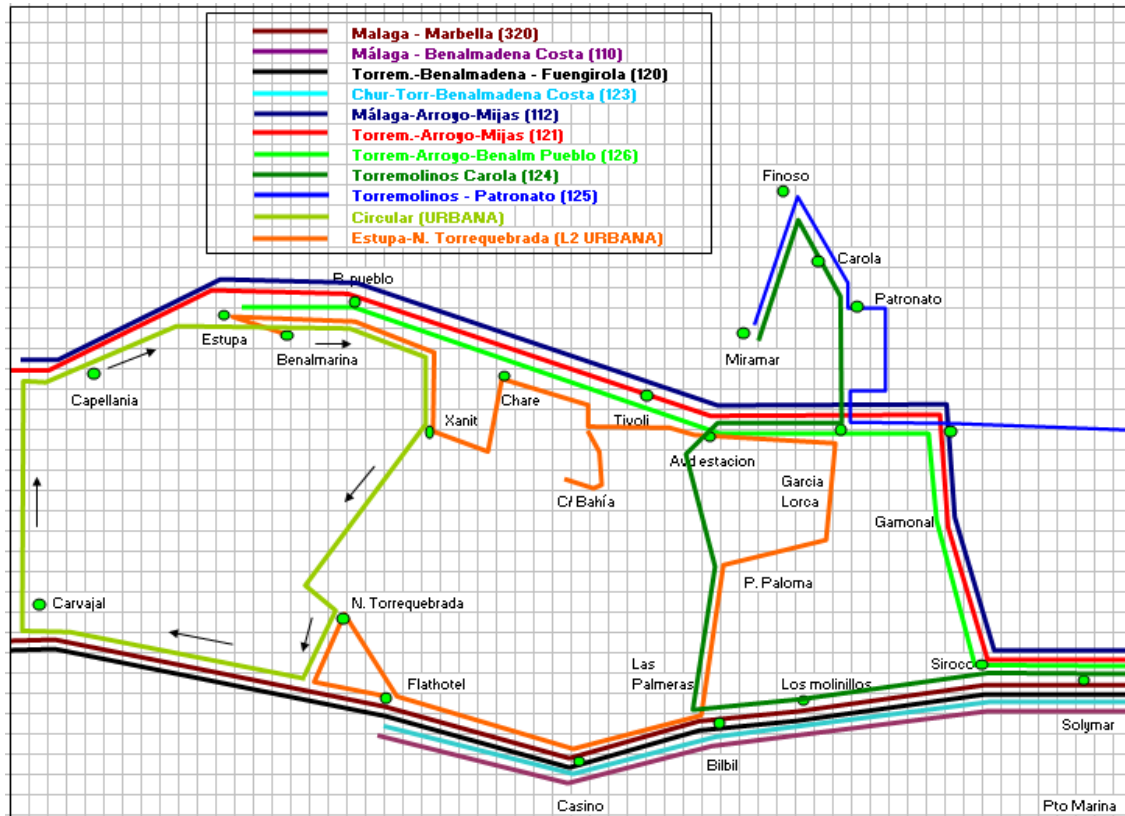
En dicho inicio, el coste para las arcas municipales del servicio se establecía en 864.165€ anuales, a los que se descontarían los ingresos por pago del billete de los usuarios, que se calculó en 487.217 €, estimándose por tanto el coste real para el Ayuntamiento de 376.948 € anuales. Pero claro está, estas cuentas se hacían con una previsión de que el número de usuarios al año ascendería a 582.796, cosa que nunca ocurrió, lo que nos obligaba a pagar, además de los 376.948, la compensación de los ingresos dejados de percibir por la falta de una gran parte de esos viajeros que se estimaron que utilizarían las líneas urbanas, que ascendieron en los años 2006 y 2007 a más de 300.000, con lo que el coste real de cada uno de esos años fue de unos 680.000 anuales (56.666 € mensuales).

Esta situación, junto con el hecho de que el Ayuntamiento desde 2005 a Junio de 2007, en el que se produce el cambio de equipo de Gobierno, no había abonado nada de lo que Portillo había facturado hasta esa fecha, motiva una primera reestructuración del servicio en Mayo de 2008, con la supresión de una de las tres líneas y una reestructuración de las dos restantes para unificarlas, que supuso un primer abaratamiento del servicio del 50%, que pasó a tener un coste anual de 306.600 € (25.550 mensuales).

En Julio de 2010, con una adenda al contrato firmada con Portillo se incorpora una nueva línea y se reestructuran los costes a la baja, de tal forma que, pese a contar con la nueva línea, el coste se mantiene similar al anterior con una estimación de 302.675 € anuales (25.223 € mensuales), de los cuales 102.000 € (8.500 mensuales) corresponden al costo de la nueva línea circular y 200.675 € (16.722 mensuales) a la L2, en atención al número de autobuses y horarios de funcionamiento de cada una de ellas

La nueva circular transcurría por Benalmádena Pueblo, Zona Hospitalaria, Nueva Torrequebrada, Torremuelle, Carvajal, Capellanía, Retamar y de nuevo Benalmádena Pueblo.

Así, con todos los antecedentes anteriores llegamos a que en Junio de 2011, cuando se constituye la nueva corporación, la situación del transporte se configura con dos líneas urbanas (Circular y L2) y las interurbanas que mencionábamos al principio, con el siguiente mapa:



## II) REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

En Julio de 2011, tras la toma de posesión del nuevo equipo de Gobierno, constatamos la imposibilidad el Ayuntamiento para poder continuar con el Plan de Pagos a Portillo, firmado en Julio de 2010 (al que nos referiremos mas adelante de forma detallada), al tiempo que comprobamos que el coste de las líneas urbanas (en torno a 1.000 € diarios) es excesivo para el servicio que venimos prestando, lo que nos lleva a una nueva negociación para la reestructuración del mismo, así como de la renegociación de la deuda.

Tras seis meses de estudio conjunto entre Innoben, Consorcio de Transporte y Portillo sobre la situación del transporte urbano de Benalmádena, en el que se incluyen tanto la coordinación de las líneas urbanas con las interurbanas, el coste del servicio municipal y la deuda que se arrastra desde el año 2005, se ha articulado un acuerdo que se concreta en cada uno de los apartados siguientes:

- 1) Nueva ordenación del servicio urbano y coordinación con el transporte interurbano
- 2) Integración en el Consorcio Metropolitano de Transporte de Málaga
- 3) Características y horario de la línea urbana L2
- 4) Cálculo económico del coste del servicio urbano de Benalmádena
- 5) Plan de pagos de la deuda atrasada

### ***1) Nueva ordenación del servicio urbano y coordinación con el transporte interurbano***

Tras la última reestructuración del servicio que se llevó a cabo en el mes de Julio de 2010, y tras su análisis 18 meses después, se puede concluir que el resultado de las dos líneas que componen el servicio urbano ha sido completamente distinto para cada una de ellas.

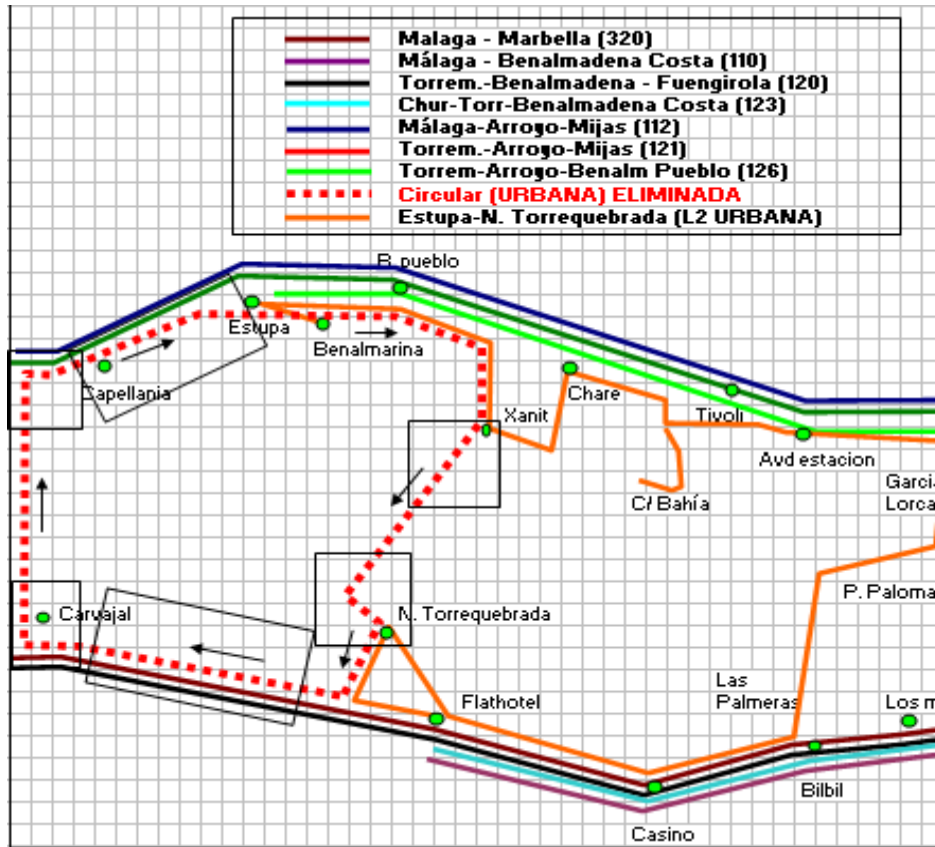
La línea circular de nueva creación no ha respondido ni mucho menos a las expectativas que motivaron su puesta en marcha. Aunque es cierto que era una línea con un solo autobús y un solo turno de trabajo diario, en los 14 meses de su funcionamiento no ha tenido ni tan siquiera un mínimo de uso que justifique su mantenimiento. Así, durante dicho período tan solo ha sido utilizada por 9.485 viajeros, lo que hace una media de 678 al mes o lo que es lo mismo 23 al día. Si aplicamos estos resultados al coste del servicio, nos da unas cifras inasumibles para una línea de autobuses urbano. Significa que la línea viene recaudando una media de unos 700 € al mes, cuando su coste real es de 9.200 € al mes. Con ello resulta que cada usuario de la línea durante esos 14 meses de funcionamiento nos ha costado a las arcas municipales 12,54 €.

<b>Línea Circular</b>	
<b>MES</b>	<b>USUARIOS</b>
<b>01/07/2010 (10 DIAS)</b>	91
<b>ago-10</b>	727
<b>sep-10</b>	853
<b>oct-10</b>	726
<b>nov-10</b>	438
<b>dic-10</b>	344
<b>ene-11</b>	376
<b>feb-11</b>	419
<b>mar-11</b>	263
<b>abr-11</b>	774
<b>may-11</b>	677
<b>jun-11</b>	762
<b>jul-11</b>	1.403
<b>ago-11</b>	1.224
<b>01/09/2011(11 DIAS)</b>	408
<b>TOTALES</b>	<b>9.485</b>
<b>PROMEDIO MES</b>	<b>678</b>
<b>PROMEDIO DIA</b>	<b>23</b>

Sin embargo, como decíamos, la otra línea urbana, la L2, si ha estado en unos resultados aceptable para los cánones establecidos en el transporte urbano, con un uso de unos 15.000 viajeros al mes, lo que supone un coste medio para el Ayuntamiento de 1,20 € por viajero.

El análisis anterior nos lleva a la conclusión que no se puede mantener la línea circular, dando por bueno su eliminación efectuada por Portillo y sin embargo es imprescindible mantener la L2, dada su implantación en la ciudadanía, como lo demuestra el uso de 15.000 viajeros al mes, aunque es posible realizar algunos cambios que, sin mermar esencialmente el servicio signifique un ahorro para las arcas municipales.

Para mas abundamiento en lo acertado de la eliminación de la circular, es bueno aclarar, que la mayor parte de la zona que cubría dicha línea tiene alternativas para los escasos clientes que venían utilizando.



Como se puede apreciar en el dibujo, teniendo en cuenta las zonas de cercanía con las líneas que se pueden utilizar y que hemos definido con los rectángulos del dibujo, para los desplazamientos lineales tanto en el litoral como en la carretera de Mijas hay alternativas más que suficientes. Así los usuarios que la utilizaran para viajar en el trayecto entre la zona del Chare y Capellania tienen a su disposición las líneas 112 y 121 que con una frecuencia en torno a los 20 minutos les permite viajar además hasta Arroyo de la Miel y a la zona de la costa occidental. Por su parte los que utilizaran la línea circular por el litoral entre Carvajal y Nueva Torrequebrada tienen a su disposición las líneas 120 y 320 que, también con una frecuencia de 20 minutos les permite además recorrer toda la costa de nuestra localidad.

Además de ello, de los desplazamientos verticales, en el que transcurría desde el Xanit hasta Nueva Torrequebrada, además de que la distancia es relativamente pequeña y solo en dirección de bajada, lo que explica su poco uso, tiene la alternativa de la L2 que, aunque con un recorrido mayor, permite unir dichos puntos (Xanit y Nueva Torrequebrada), además de para la bajada también para la subida, que teniendo en cuenta la orografía es mucho más necesaria para los usuarios.

Con todo ello nos queda que la única zona algo más afectada es la que discurre en la vertical entre Carvajal y Capellania, especialmente a las urbanizaciones del centro. Sin embargo la afectación ha sido mínima pues en los datos de los 14 meses de funcionamiento de la circular, las paradas interiores de dicho recorrido han tenido una afluencia de unos 5 usuarios al día, lo que se puede explicar por el tipo de urbanizaciones y su escasa densidad.

Por último es importante resaltar que las nuevas posibilidades del trasbordo entre urbanas e interurbanas tras la integración en el Consorcio Metropolitano de Málaga, que analizaremos más adelante, posibilitará en mayor medida el desplazamiento entre los ciudadanos de las zonas por donde transcurría la línea circular.

Así por ejemplo un ciudadano de Carvajal que quiera ir a Arroyo de la Miel, Zona Hospitalaria o Benalmádena Pueblo, tomaría la líneas 120 o 320 que discurren por toda la costa Benalmadense hasta la zona del Bilbil y ahí tienen a su disposición dos alternativas de trasbordo; o bien la línea urbana L2 que sube por la avenida de las Palmeras hasta Arroyo, Zona Hospitalaria, Benalmádena Pueblo o la Estupa; o bien las líneas 112, 121 o 126 que en su nuevo recorrido (que se explica mas adelante), sube por la Avenida García Lorca hasta Arroyo y de ahí a Benalmádena Pueblo o la Estupa, para seguir hasta Mijas en el caso de las líneas 112 y 121. Similar situación puede ocurrir entre los antiguos usuarios de la Circular de la zona de Capellanía que quieran bajar hasta cualquier parte de la costa, que tendrán plena movilidad con el solo acto del trasbordo.

Dicho esto, en un primer momento se planteó si una vez quitada la circular introducíamos una nueva línea que pueda dar mejor servicio. Sin embargo, tras un estudio pormenorizado de forma integral, teniendo como objetivo reducir el coste del transporte urbano y dada la saturación de líneas en la zona mas rentable (Arroyo-Benalmádena Pueblo), hemos optado por no incluir, de momento, ninguna línea nueva, sino mas bien hacer, con el acuerdo con el Consorcio y Portillo, los ajustes necesarios para la modificación de las líneas interurbanas y su combinación con la L2, una vez también reformada, para evitarnos nuevas líneas y sin embargo mantener e incluso mejorar el servicio con un menor costo para el Ayuntamiento.

En ese sentido se ha acordado modificar el recorrido de la línea 124 Torremolinos-Carola, puesto que actualmente sube de la Costa a Arroyo por el mismo lugar que la L2, lo que les hace ser menos rentables por hacerse competencias entre ambas. Esta línea pasará a subir por Carril del Siroco y Gamonal, por donde pasaba anteriormente la Torremolinos-Mijas y ésta última subirá por Los Molinillos-García Lorca, que hasta ahora no subía ninguna.

Con ello conseguimos dos objetivos. En primer lugar **que nuestra línea L2 tenga un trozo más del recorrido (entre rotonda Los Maites y Arroyo de la Miel) que no coincida con los interurbanos**, lo que significa que absorberá todo el trafico de pasajeros de dicha zona y por tanto mejores ingresos para la línea que supone menos gasto para el Ayuntamiento. En segundo lugar, y mas importante aún que el primero, la modificación del recorrido de las líneas 112, 121 y 123 que subían hasta Arroyo por el Carril del Siroco y Gamonal, que ahora lo harán por García Lorca, Gamonal y de nuevo García Lorca hasta llegar a Arroyo para seguir hasta Benalmádena Pueblo, tiene dos elementos muy positivos

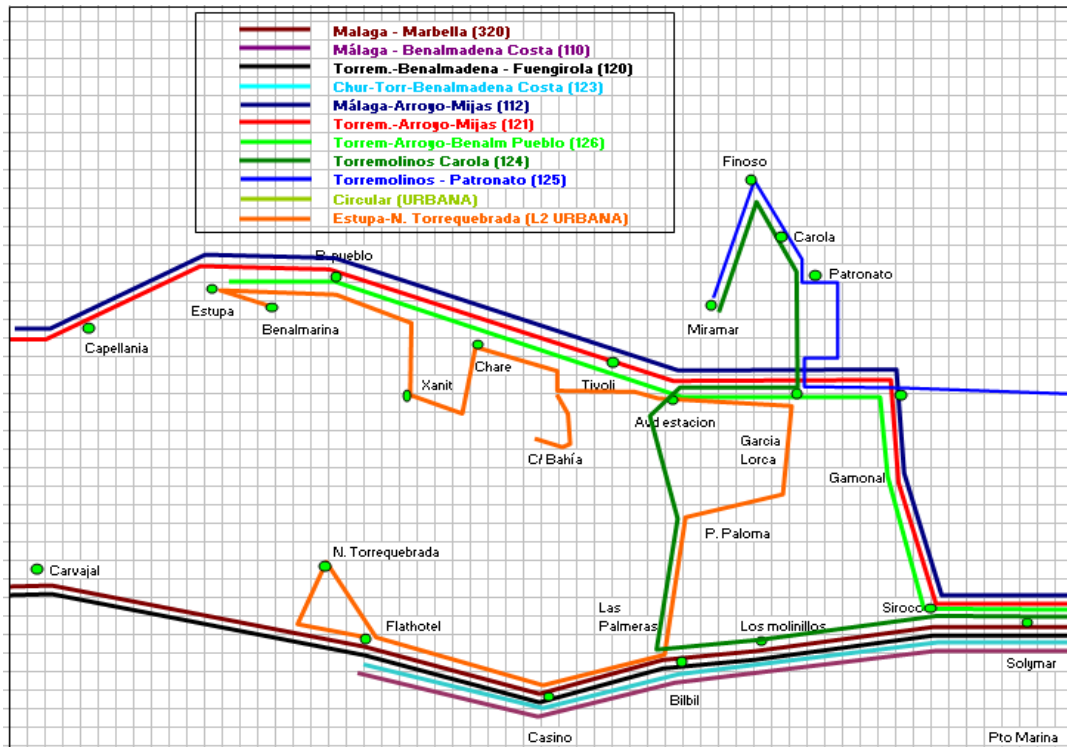
- Recorren un tramo mas largo de la costa (desde el Hotel Siroco a Rotonda Los Molinillos) por lo que darán la posibilidad a un mayor número de usuario de la Costa (especialmente por ser la zona de mas concentración hotelera) de subir hasta Arroyo, Benalmádena Pueblo e incluso Mijas.
- Mayor centralidad entre las posibles de subida desde la Costa, con lo que se acerca a un gran número nuevo de usuarios la posibilidad de usar las líneas con mayor frecuencia (entre 20 y 25 minutos)

Ambos elementos descritos anteriormente van a tener, sin duda, un efecto muy positivo en la subida de los turistas hacia los núcleos de Arroyo y Benalmádena Pueblo

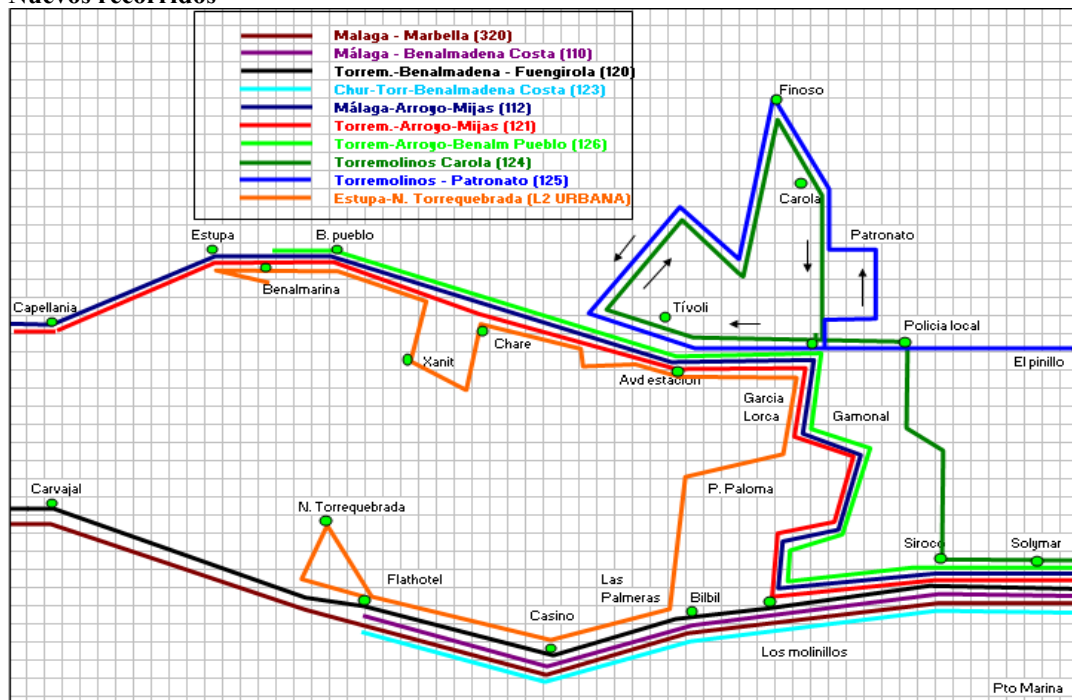
Igualmente se plantea también un cambio en el recorrido de las líneas 124 Torremolinos-Carola y 125 Torremolinos-Patronato, de forma coordinada en su tramo final, de forma que una vez que llegan a la Rotonda de García Lorca, la 125 subirá por La Leala, Patronato, Polideportivo Arroyo, Carola Finoso y bajaría por Miramar, Instituto Cerro del Viento, Rotonda de la Bola, Avda Tívoli y Avda Estación hasta Rotonda García Lorca y la 124 haría el recorrido inverso por el mismo lugar. Con ello, utilizando el mismo tiempo en el recorrido se aumenta el número de zonas y por tanto usuarios que pueden disponer de ellas. Zonas tan importantes como todo Miramar, el Cerro del Viento (las paradas vuelven a estar en la puerta del Instituto), Benamaina, Las Ventas y Avenida de Tívoli.

#### **Actuales recorridos**





### Nuevos recorridos



Además de lo anterior, se acuerda coordinar los horarios de la L2 con las líneas interurbanas, para que en el tramo que coinciden, es decir entre Arroyo y Benalmádena Pueblo y viceversa no se solapen a la misma hora en las paradas coincidentes.

## ***2) Integración en el Consorcio Metropolitano de Transporte de Málaga***

Otro de los elementos que sin duda también va a influir en una mejora del servicio, como ya hemos hecho referencia, es la integración de nuestras líneas en el Consorcio Metropolitano de Málaga. Hasta ahora los dos diferentes servicios de transporte que discurren por Benalmádena (urbano e interurbano), que a la postre permiten conjuntamente la movilidad de los ciudadanos por el municipio, tienen dos sistemas distintos de acceso.

Las líneas interurbanas están integradas en el CTM, que es el que marca las tarifas y facilita su acceso mediante su tarjeta. Como es sabido, esta tarjeta es de muy fácil adquisición en multitud de establecimientos y su uso permite para los usuarios un descuento importante sobre el billete ordinario, además del trasbordo a un precio aún menor.

Por su parte, el transporte urbano, que actualmente solo lo compone la L2, cuenta con un régimen distinto de tarifas, que aunque en teoría son más económicas para los viajeros, no lo son en la práctica puesto que las bonificaciones solo son posibles con la tarjeta de solo uso para dicho servicio y ésta solo se puede adquirir en las oficinas de Portillo de Antonio Machado, lo que motiva que la mayor parte de los usuarios se vean obligados a pagar el billete ordinario. Además de ello, el que ambos sistemas sean independientes no permite el uso del trasbordo ni el pago del servicio en unos con las tarjetas de bonificación de los otros y viceversa.

Con la integración del transporte urbano de Benalmádena en el CTM, se posibilitará la plena combinación de ambos sistemas de transporte, que significará **un mejor acceso a las tarjetas y por tanto a las bonificaciones, la posibilidad de trasbordos en el municipio y mayor facilidad para el uso del transporte urbano**. Todo ello no afectará a las bonificaciones de jubilados y estudiantes en la línea urbana, que se mantendrán. Si a ello le unimos que los viajeros esporádicos pagarán algo más por el billete ordinario (0,19 €), también significará un ahorro para el Ayuntamiento.

Así la L2 se integra en el CTMMA con la denominación M-103, tendrá las tarifas del Consorcio, en el que el Billete ordinario es de 1,40 €, el Bono “billete único” 0,87 € y el trasbordo (subvencionado por el consorcio) 0,60 €. Los dos últimos se abonarán mediante la tarjeta monedero del mismo. Los estudiantes pagarán 0,50 € y los pensionistas 0,35 €, aunque éstos dos últimos tendrán que adquirir tickets especiales en las oficinas de Portillo porque son tarifas que no incluye el Consorcio pero se mantienen solo en la línea urbana.

## ***3) Características y horario de la línea urbana L2 (ahora M-103)***

Hasta ahora la L2 presta servicio los días laborables y sábados entre las 7:00 y las 22:00 y los domingos y festivos entre las 8:30 y las 14:30 y las 17:00 y las 20:45 horas.

En cuanto a la frecuencia, los días laborables es de 1 hora y los sábados y domingos en torno a dos horas. Como se puede apreciar, una frecuencia que no es la deseada en cualquier línea de transporte, aunque en su recorrido de más uso (Benalmádena Pueblo-Arroyo de la Miel y viceversa), que supone el 70% del uso, está muy complementada por coincidir el recorrido con la línea interurbana Torremolinos-Benalmádena-Mijas, con una frecuencia media de 20 minutos. La importancia de la línea L2 radica en que es la única que comunica la zona de costa Oeste (desde el Bilbil a Nueva Torrequebrada) con Arroyo de la Miel y B.Pueblo además de hacer el recorrido de Xanit-Doña María-Chare, que no lo hace el interurbano.

De ahí se explica que pese a su no adecuada frecuencia y a coincidir con la interurbana en su recorrido de mayor uso, tenga unos 15.000 usuarios al mes que la hace imprescindible.

Ahora bien, analizado su funcionamiento en el último año, hay algunas cuestiones a tener en cuenta. En primer lugar el distinto nivel de usuarios dependiendo del día de la semana de que se trate. Así la media en los últimos meses de usuarios en los días laborables se sitúa en torno a los 650, la de los sábados en unos 260 y los domingos y festivos en 190. No obstante es bueno aclarar que una parte de esta diferencia entre laborables y

sábados y domingos viene dada por el hecho de que el número de expediciones (recorridos de Ida y Vuelta) de los días laborables es de 16/18, la de sábados de 8/9 y domingos 7 expediciones. Sin embargo, como se puede apreciar, en el caso de sábados hay una proporcionalidad más cercana entre usuarios y expediciones, que no se alcanza en el domingo. Y es que otro de los elementos que se ha podido comprobar en los análisis de los últimos meses es que durante el horario de tarde de los domingos la afluencia de clientes es muy baja.

Por otro lado se ha estudiado también la diferencia de uso en los distintos horarios. Así se ha podido comprobar que en los días laborables las primeras horas de la mañana y las últimas de la noche tienen un uso menor. Sin embargo, la concurrencia de clientes entre las 10:00 y las 20:00 hacen aconsejable aumentar su frecuencia en esas franjas.

Veamos un ejemplo del nivel de pasajeros por horarios en la siguiente media de las muestras efectuadas en los meses de Octubre y Noviembre.

<b>IDA (ESTUPA A NUEVA TORREQUEBRADA)</b>			<b>VUELTA (N.TORREQUEBRADA A ESTUPA)</b>		
<b>H. SALIDA</b>	<b>USUARIOS</b>	<b>% DEL TOTAL</b>	<b>H. SALIDA</b>	<b>PASAJEROS</b>	<b>% DEL TOTAL</b>
			7:00	10	2,51%
7:00	9	3,04%	7:50	23	5,78%
7:55	18	6,08%	8:40	23	5,78%
8:40	19	6,42%	9:31	18	4,52%
9:32	9	3,04%	10:32	35	8,79%
10:25	28	9,46%	11:25	42	10,55%
11:30	23	7,77%	12:15	25	6,28%
12:15	17	5,74%	13:05	23	5,78%
13:05	23	7,77%	14:00	29	7,29%
13:55	25	8,45%	14:45	25	6,28%
14:50	35	11,82%	15:40	29	7,29%
15:40	23	7,77%	16:35	20	5,03%
16:30	11	3,72%	17:30	29	7,29%
17:20	16	5,41%	18:20	23	5,78%
18:20	9	3,04%	19:10	12	3,02%
19:15	13	4,39%	20:00	11	2,76%
20:00	10	3,38%	20:50	10	2,51%
20:50	8	2,70%	21:35	11	2,76%
	<b>296</b>	<b>100%</b>		<b>398</b>	<b>100%</b>

Otro elemento a tener en cuenta es que en el análisis del nivel de usuarios por parada se ha podido apreciar que el recorrido más utilizado es el comprendido entre Arroyo de la Miel hacia Benalmádena Pueblo y viceversa. Le sigue en utilización las paradas comprendidas entre Nueva Torrequebrada y la rotonda de los Maites (N. Torrequebrada, R. Marymar, Sunset Beach y MacDonald) y a continuación las de la zona hospitalaria y educativa de Doña María (Chare, Xanit y CP Mariana Pineda). A estas le sigue la zona entre el Parque de la Paloma y García Lorca (Avda Erasa, La Paloma y Rotonda García Lorca).

<b>ORDEN POR USO (SUBEN)</b>	<b>DENOMINACIÓN DE LA PARADA</b>	<b>USUARIOS QUE LA HAN UTILIZADO</b>	<b>%</b>
1	AVDA.ESTACIÓN (vuelta)	83	11,99
2	AVDA.ESTACIÓN (ida)	67	9,68
3	BENALMA. PUEBLO (ida)	49	7,08
4	NUEVA TORREQUEBRADA (vuelta)	44	6,36

5	SUNSET BEACH (vuelta)	37	5,35
6	MC DONALD'S (vuelta)	33	4,77
7	RESID. MARYMAR (vuelta)	29	4,19
8	C.P.MARÍANA PINEDA (ida)	25	3,61
9	H.XANIT (ida)	24	3,47
10	C.P.LA PALOMA (ida)	24	3,47
11	ROT.GARCIA LORCA	24	3,47
12	AV. ERASA	22	3,18
13	APTOS.FLATOTEL (vuelta)	22	3,18
14	URB.PUEBLO TORREQ.	17	2,46
15	LAS MIMOSAS (ida)	16	2,31
16	LA STA. MARIA	15	2,17
17	URB. BENALMARINA (ida)	14	2,02
18	PUEBLO EVITA (vuelta)	14	2,02
19	MC DONALD'S (ida)	13	1,88
20	URB.P. DEL PARQUE (vuelta)	13	1,88
21	PUEBLO EVITA (ida)	10	1,45
22	ESTUPA TIBETANA (ida)	9	1,30
23	URB.P. DEL PARQUE (ida)	7	1,01
24	BENALMA. PUEBLO (vuelta)	6	0,87
25	VERACRUZ (ida)	6	0,87
26	LA BOLA (ida)	5	0,72
27	TORRENEVA	5	0,72
28	TELEFÉRICO (ida)	5	0,72
29	RES.COSTA QUEBRADA	5	0,72
30	C.P.LA PALOMA (vuelta)	5	0,72
31	C.P.MARIANA PINEDA vuelta)	4	0,58
32	H.XANIT (vuelta)	4	0,58
33	H.CHARE (ida)	4	0,58
34	RESID. MARYMAR (ida)	4	0,58
35	LA BOLA (vuelta)	4	0,58
36	PZA.TOROS (ida)	3	0,43
37	LAS VIOLETAS (ida)	3	0,43
38	LAS VIOLETAS (vuelta)	3	0,43
39	MONTE ALTO (ida)	3	0,43
40	SUNSET BEACH (ida)	3	0,43
41	APTOS.FLATOTEL (ida)	3	0,43
42	TELEFERICO (vuelta)	3	0,43
43	ESMERALDA	1	0,14
44	CASINO (vuelta)	1	0,14
45	CASINO (ida)	1	0,14
46	HADA.DEL GOLF	0	0,00
47	MONTE ALTO (vuelta)	0	0,00
48	MARIFE TRIANA	0	0,00
49	VERACRUZ (vuelta)	0	0,00
50	H.CHARE (vuelta)	0	0,00
51	PZA.TOROS (vuelta)	0	0,00
52	ROCAS BLANCAS	0	0,00
53	LAS MIMOSAS (vuelta)	0	0,00

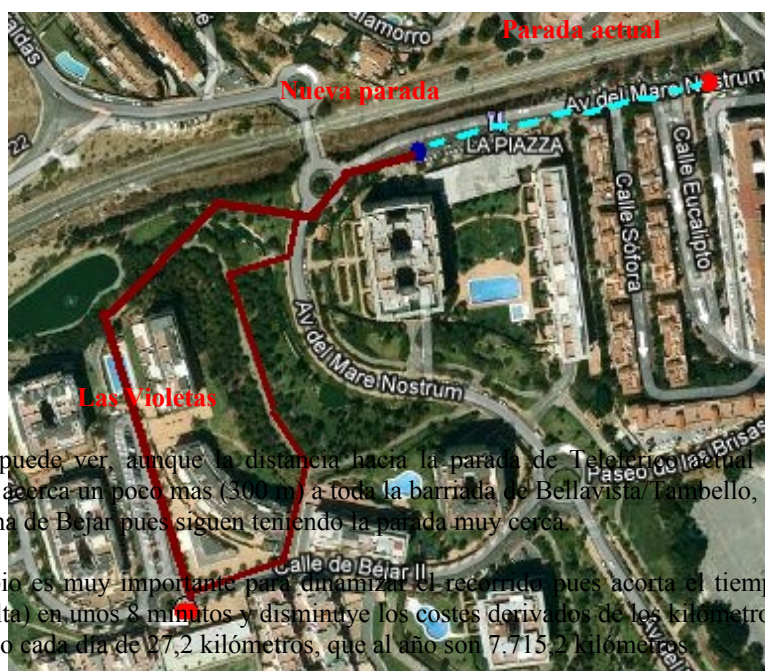
54	ESTUPA TIBETANA (vuelta)	0	0,00
55	URB. BENALMARINA (vuelta)	0	0,00
TOTALES		692	100,00

Por último, en los análisis efectuados sobre la línea L2, hemos detectado también una infrautilización de la línea en cuanto al tiempo que tarda en completar el recorrido (ida y vuelta), con un tiempo medio de casi 2 horas.

En base a lo dicho, como primer elemento de la reestructuración se ha planteado **dinamizar el recorrido para disminuir el tiempo total del mismo**. Ello se va a conseguir, en primer lugar, con una mejor planificación del recorrido al tiempo real en el que se puede realizar la vuelta completa y en segundo lugar, eliminando la parada de Las Violetas (C/Bahía), que es la única parada que se efectúa como “lanzadera” (salirse del recorrido para hacer uno complementario de Ida y Vuelta, tanto en la Ida como la Vuelta), sin que esté justificado pues el nivel de usuarios es muy residual, como se puede ver en el cuadro de muestras por parada, con un total de 6 usuarios (3 en Ida y 3 en Vuelta)

Por otro lado, la eliminación de la parada de Las Violetas tiene además su justificación en la proximidad de una parada alternativa y el acercamiento que se efectuará de la misma.

Actualmente la parada más cercana a Las Violetas es la denominada Teleférico, que se encuentra junto al Bloque Bejar II. La distancia entre ambas paradas, utilizando la zona peatonal de Bellavista es de unos 400 metros. No obstante se ha visto la posibilidad de modificar la misma y acercarla mas, teniendo su nuevo punto de parada en la primera fase de Bellavista. Veámoslo en el siguiente plano de la zona.



Como se puede ver, aunque la distancia hacia la parada de Teleférico actual es relativamente corta, con el cambio se acerca un poco más (300 m) a toda la barriada de Bellavista/Tambello, sin que afecte a los usuarios de toda la zona de Béjar pues siguen teniendo la parada muy cerca.

Este cambio es muy importante para dinamizar el recorrido, pues acorta el tiempo de cada recorrido completo (ida y vuelta) en unos 8 minutos y disminuye los costes derivados de los kilómetros pues este recorrido significa un aumento cada día de 27,2 kilómetros, que al año son 7.715,2 kilómetros.

Por otra parte, para completar esta agilización del recorrido, se ha venido realizando un seguimiento de tiempos en los últimos meses, que nos ha puesto de relieve que hasta ahora la línea se venía infrautilizando pues contaba con demasiados tiempos de espera en cabecera y otras paradas intermedias, además de verse obligado a ir mas despacio de lo que el recorrido permite para cumplir los horarios previstos.

En este sentido, se ha llegado a la conclusión que en las primeras horas de la mañana y las últimas de la noche de los días laborables así como durante las horas de servicio de sábados y domingos, se puede conseguir un recorrido entre 1:20 y 1:30 horas y que el resto del tiempo se puede hacer, como máximo, en 1:40 horas.

Anteriormente el recorrido completo oscilaba entre 1:50 en el mejor de los casos y 2:05 horas en el resto. Esto significa un ahorro en torno a 20 minutos en todos los casos.

Todo ello nos va a permitir que los días laborables, contemos con dos autobuses, uno de ellos permanecerá tal como está, es decir con dos turnos de trabajo que cubra desde las 7:00 a las 22:00 pero el segundo cuenta con un solo turno, reforzando desde las 10:00 a las 20:00, con un número de recorridos (ida y vuelta) que disminuye solo dos vueltas en cada sentido, pero alargando la frecuencia un poquito en las horas de menos usuarios y reduciéndola en igual medida en las horas de más afluencia. Por otra parte se refuerza en mayor medida al recorrido entre Nueva Torrequebrada y Arroyo y viceversa por ser la parte del recorrido en la que menos alternativas de sustitución tienen los usuarios.

Por su parte en el servicio de los sábados se aumenta un recorrido, aunque se concentra con mayor frecuencia en las horas de más actividad en detrimento de la franja del mediodía que es menos demandada.

En cuanto a los domingos y festivos, como decíamos al principio del análisis, hemos constatado que durante la tarde el uso de la línea es casi testimonial, lo que nos lleva también a suprimir en dichos horarios el servicio, conscientes que durante esa franja existen alternativas para ese reducido número de usuarios con el transporte interurbano y la utilización del trasbordo, que a partir de ahora será bastante económico y de fácil utilización con la tarjeta del consorcio. No obstante es importante resaltar que los domingos y festivos, las horas de servicio durante la mañana también contarán con una frecuencia de entre 1:20 y 1:30 horas.

En concreto, veamos el ejemplo de horarios y frecuencias que se propone.

### L2 - SÁBADOS

IDA									FRECUENCIA	VUELTA									TIEMPO	KILÓMETROS
B	B	P	C	T	A	M	F	N		N	F	M	L	A	C	X	B	B		
E	E	L	H	E	R	I	L		T	A	I	A	R	H	A	E	E	E	I	
N		A	A	L	R	R	A	T	O	O	R	P	O	A	N	P	N	M	L	
A	P	Z	R	E	O	A	T	O	R	T	A	A	Y	E	I	A	A	P	O	
L	U	A	E	F	Y	M	H	R	R	H	M	A	O		T	U	L	O	E	
M	E			E	O	A	O	R	R	O	A	L	O		X	E	M	R	T	
A	B	T		R		R	E	E	E	E	R	O			B	A	R	R	R	
R	L	O		I			L	Q	Q	L		M			L	R	E	E	O	
I	O	R		C			U	U	U		A				O	I	C	C	S	
7:00	7:04	7:06	7:10	7:18	7:19	7:27	7:32	7:35	1:28	7:38	7:41	7:45	7:49	7:51	7:57	7:59	8:04	8:08	1:08	25,0
8:12	8:18	8:20	8:25	8:35	8:37	8:47	8:53	8:57	1:28	9:01	9:04	9:10	9:16	9:19	9:26	9:29	9:35	9:40	1:32	25,0
9:44	9:50	9:52	9:57	10:07	10:09	10:19	10:25	10:29	1:43	10:44	10:48	10:53	10:59	11:02	11:09	11:12	11:19	11:24	1:44	25,0
11:28	11:34	11:36	11:41	11:51	11:53	12:03	12:09	12:13	1:32	12:16	12:20	12:25	12:31	12:34	12:41	12:44	12:51	12:56	1:32	25,0
13:00	13:06	13:08	13:13	13:23	13:25	13:35	13:41	13:45	1:34	13:50	13:54	13:59	14:05	14:08	14:15	14:18	14:25	14:30	1:34	25,0
16:10	16:15	16:17	16:21	16:31	16:32	16:41	16:46	16:50	3:03	16:53	16:57	17:02	17:08	17:11	17:18	17:21	17:28	17:33	1:23	25,0
17:37	17:42	17:44	17:48	17:58	17:59	18:08	18:13	18:17	1:39	18:32	18:36	18:41	18:47	18:50	18:57	19:00	19:07	19:12	1:39	25,0
19:16	19:21	19:23	19:27	19:37	19:38	19:47	19:52	19:56	1:27	19:59	20:03	20:08	20:14	20:17	20:24	20:27	20:34	20:39	1:27	25,0

20:42 20:47 20:49 20:53 21:03 21:04 21:13 21:18 21:22										1:26	21:25 21:29 21:34 21:40 21:43 21:50 21:53 22:00 22:05									1:26	25,0
<b>L2- LABORABLES</b>																				T	K
B	B	P	C	T	A	M	F	N	R	N	F	M	L	A	C	X	B	B	T	K	
E	E	L	H	E	R	I	L		E	N	L	I	A	R	H	A	E	E	I	I	
N		A	A	L	R	R	A	T	C	T	A	R		R	A	N			E	L	
L	P	Z	R	E	O	A	T	O	U	O	T	A	P	O	R	I	P	A	M	O	
M	U	A	E	F	Y	M	H	R	E	R	H	M	A	Y	E	T	U	L	P	M	
A	B			E	O	A	O	R	N	R	O	A	L	O		X	E	M	O	E	
R	L	T		R		R	E	E	C	E	E	R	O			B	A	R	R		
I	O	R		O		R	L	Q	I	Q	L		M			L	R	E	O		
								U	A	U		A	A			O	I	O	S		
7:00	7:04	7:06	7:10	7:18	7:19	7:27	7:32	7:35		7:40	7:43	7:47	7:51	7:53	7:59	8:01	8:06	8:10	1:10	25,0	
8:15	8:21	8:23	8:28	8:38	8:40	8:50	8:56	9:00	1:25	9:05	9:09	9:14	9:20	9:23	9:30	9:33	9:40	9:45	1:35	25,6	
					9:30	9:40	9:46	9:50	0:50	9:55	9:59	10:04	10:10	10:13	10:20	10:23	10:30	10:35	1:05	19,2	
9:50	9:56	9:58	10:03	10:13	10:15	10:25	10:31	10:35	0:55	10:50	10:54	10:59	11:05	11:08	11:15	11:18	11:25	11:30	1:45	25,6	
10:40	10:46	10:48	10:53	11:03	11:05	11:15	11:21	11:25	0:45	11:35	11:39	11:44	11:50	11:53	12:00	12:03	12:10	12:15	1:40	25,6	
11:35	11:41	11:43	11:48	11:58	12:00	12:10	12:16	12:20	0:50	12:25	12:29	12:34	12:40	12:43	12:50	12:53	13:00	13:05	1:35	25,6	
12:20	12:26	12:28	12:33	12:43	12:45	12:55	13:01	13:05	0:45	13:10	13:14	13:19	13:25	13:28	13:35	13:38	13:45	13:50	1:35	25,6	
13:10	13:15	13:17	13:20	13:28	13:30	13:40	13:46	13:50	0:45	13:55	13:59	14:04	14:10	14:13	14:20	14:23	14:30	14:35	1:30	25,6	
13:55	14:01	14:03	14:08	14:18	14:20	14:30	14:36	14:40	0:45	14:40	14:43	14:48	14:52	14:55	ENLACE INTEURBANA				1:05	19,2	
14:40	14:45	14:47	14:50	14:58	15:00	15:10	15:16	15:20	0:45	15:25	15:29	15:34	15:40	15:43	15:50	15:53	16:00	16:05	1:30	25,6	
16:10	16:15	16:17	16:20	16:28	16:30	16:40	16:46	16:50	1:30	16:55	16:59	17:04	17:10	17:13	17:20	17:23	17:30	17:35	1:30	25,6	
					17:17	17:25	17:31	17:35	0:50	17:45	17:49	17:54	18:00	18:03	18:10	18:13	18:20	18:25	1:10	19,2	
17:40	17:45	17:47	17:50	17:58	18:00	18:10	18:16	18:20	0:50	18:35	18:39	18:44	18:50	18:53	19:00	19:03	19:10	19:15	1:40	25,6	
18:27	18:31	18:33	18:37	18:45	18:47	18:55	19:00	19:03	0:31	19:06	19:10	19:15	19:22	19:25	ENLACE INTEURBANA				1:00	19,2	
19:20	19:25	19:27	19:31	19:41	19:42	19:51	19:56	20:00	0:59	20:05	20:09	20:13	20:17	20:19	20:25	20:27	20:32	20:36	1:21	25,6	
20:45	20:50	20:52	20:56	21:06	21:07	21:16	21:21	21:25	1:25	21:30	21:34	21:39	21:45	21:48	21:55	21:58	22:05	22:10	1:34	25,6	

**L2 - DOMINGOS Y FESTIVOS**

<b>IDA</b>										<b>F</b>	<b>VUELTA</b>								<b>T</b>	<b>K</b>
B	B	P	X	T	A	M	F	N	R	N	F	M	L	A	C	X	B	B	I	I
E	E	L	A	E	R	I	L		E		L	I	A	R	H	A	E	E	E	L



N A L M A R I	P U E B L O	A Z A T O R	N I T	E F E R I C O	R O Y O	R A M A R	A T H O L E	T O R E R Q U E	C V U E L T A	T O R R E Q U E	A T H O L	R A M A R	P A L O M A	R O Y O	A R E	N I T	P U E B L O	N A L M A R I	M P O R E C	O M E T R O S
9:40	9:45	9:47	9:51	10:01	10:02	10:11	10:16	10:20		10:23	10:27	10:32	10:38	10:41	10:48	10:51	10:58	11:03	1:23	25,60
11:06	11:11	11:13	11:17	11:27	11:28	11:37	11:42	11:46	1:38	12:01	12:05	12:10	12:16	12:19	12:26	12:29	12:36	12:41	1:38	25,60
12:44	12:49	12:51	12:55	13:05	13:06	13:15	13:20	13:24	1:26	13:27	13:31	13:36	13:42	13:45	13:52	13:55	14:02	14:07	1:26	25,60
14:10	14:15	14:17	14:21	14:31	14:32	14:41	14:46	14:50											0:43	12,80

#### 4) Coste del Servicio de Transporte Urbano de Benalmádena

La retirada de la línea circular y la nueva reestructuración del servicio de la L2 lleva consigo un nuevo acuerdo con Portillo sobre el coste del servicio, que como veremos supone un ahorro importante para las arcas municipales. Dicho coste, a expensas del último reajuste con Portillo pero que no cambiará esencialmente, es el siguiente:

CALCULO KILOMETROS	Km DIA c/ser	Km DIA s/ ser	TOTAL Km DIA	DIAS	KM AÑO
LABORABLES	385,00	20,00	405,00	246	99.630,00
SABADOS	224,00	10,00	234,00	52	12.168,00
DOM Y FEST	86,86	15,00	101,86	67	6.824,42
<b>TOTALES</b>				<b>365</b>	<b>118.622,42</b>

CALCULO JORNADAS					
	HORAS DIA	DIAS	HORAS AÑO	ABSENT (4,93)	T. HORAS
LABORABLES	24,9	246	6.124,74	309,33	6.434,07
SABADOS	16,0	52	832,00	41,99	873,99
DOM Y FEST	6,0	67	402,00	20,30	422,30
<b>TOTALES</b>		<b>365</b>	<b>7.358,74</b>	<b>371,62</b>	<b>7.730,36</b>

#### CÁLCULO COSTE SERVICIO

	H. AÑO	J. LABORAL	TRAB	C. TRA	IMPORTE
<b>TRABAJADORES</b>	7.730,36	1.826	4,23	31.490,25	<b>133.313,72</b>

COSTE POR KM	KMS AÑO	IMPORTE
COMBUSTIBLE	118.622,42	<b>58.839,92</b>
ACEITE	118.622,42	<b>545,66</b>
NEUMÁTICOS	118.622,42	<b>1.043,88</b>
REPARACIONES	118.622,42	<b>11.020,02</b>



<b>COSTES FIJOS POR 2 VEHÍCULOS</b>	
LIMPIEZA	<b>8.030,00</b>
SEGUROS E IMP	<b>7.200,00</b>
INF Y PUB	<b>3.000,00</b>
UNIFORMES	<b>933,74</b>
AMORT VEHICULO	<b>35.649,36</b>

<b>TOTAL COSTE OPERATIVO</b>	<b>259.576,31</b>
<b>G. GENERALES Y BENEF (12%)</b>	31.149,16
<b>TOTAL COSTE (SIN IVA)</b>	<b>290.725,46</b>
<b>IVA (8%)</b>	23.258,04
<b>TOTAL COSTE (CON IVA)</b>	<b>313.983,50</b>

<b>INGRESOS POR VIAJEROS</b>	
TOTAL VIAJEROS PREVISTOS	150.921,00
<b>TARIFA MEDIA</b>	1,086
TOTAL INGRESO BILLETES	163.846,31
<b>TOTAL ANUAL EXP. DEL SERVICIO</b>	<b>126.879,16</b>
<b>COSTE MEDIO MENSUAL</b>	<b>10.573,26</b>

Como se puede observar, en relación con el último acuerdo de Julio de 2010, rebajamos el coste anual del servicio de 302.675 € a 126.879,16 €, lo que supone una reducción del 60 %. Esta importante reducción nos permitirá afrontar con mayores garantías el calendario de pago de la deuda atrasada.

##### **5) Plan de pagos de la deuda atrasada**

Como consecuencia de la falta de pago habitual de la facturación emitida por Portillo en el tiempo que lleva en marcha el servicio, se ha venido acumulado una deuda con Portillo, que en Julio de 2010, cuando el equipo de Gobierno anterior negoció un plan de pago de la misma, ascendía a 2.247.379 €. De ella 298.734,48 correspondía al Ayuntamiento y el resto 1.948.644,65 a Innoben.

Se acordó que la deuda del Ayuntamiento se pagaría en Agosto de 2010 y la de Innoben en un calendario que iría desde Enero de 2011 a Diciembre de 2015 a razón de 24.358,06 por mes, con una quita al final del periodo del 25% de la deuda de Innoben, es decir 487.161,16, condicionada al cumplimiento del calendario.

A fecha 30/6/2011 el ayuntamiento había pagado 203.810,59 e Innoben 196.734,14, que incluía parte del calendario y parte del gasto corriente del servicio de cada mes, sin que en ningún caso se hubiera cumplido el calendario pactado con Portillo. Además de ello, desde entonces no se han abonado ni la parte correspondiente al calendario de pago ni el pago corriente de cada mensualidad.

Con todo ello, en liquidación efectuada a fecha 30/9/11, cuando se inicia la negociación del calendario, la deuda ascendía a 94.923,89 € del Ayuntamiento y 2.128.215,48 de Innoben. A estas últimas hay que añadirles, en el caso de Innoben, las facturas del servicio de transporte urbano de Octubre, Noviembre y Diciembre de 2011, que aunque son menores que las anteriores pues ya tienen descontado el precio de la circular que dejó de funcionar a mediados de Septiembre de 2011, asciende a 51.781,42 €. En cuanto al Ayuntamiento hay que añadir 1.403,12 por bonos de Asuntos Sociales.

El acuerdo de pago de la deuda al que se ha llegado es el siguiente:

- Entre el mes de Febrero y Marzo de 2012 el Ayuntamiento abonará la cantidad pendiente de **96.327,01 €**, con lo que quedarían saldadas todas las deudas del mismo, que vienen de los primeros años de actividad de las líneas urbanas y de la parte no abonada del transporte universitario cuando no estaba incluido en el Consorcio de Transporte, mas los bonos de Asuntos Sociales.
- La deuda de Innoben se abonará en un nuevo calendario de pago con las siguientes características:
  - Se iniciará en Enero de 2012 y finalizará el 31 de diciembre de 2016 (un año mas del calendario anterior)
  - Portillo acepta, al igual que en calendario anterior, una quita del 25% que asciende a 544.999,22 (antes 487.161,16), condicionada al pago del calendario y la facturación corriente.
  - Se escalona anualmente el pago de la deuda en todo el período de forma que en el año 2012 se abonará el 10%, en 2013 el 15% y los tres restantes el 25%. Anteriormente se pagaba igual cada uno de los años.

<b>DEUDA A 30/9/11</b>	<b>2.128.215,48</b>
<b>OCT/NOV/DIC DEUDA A 31/12/11</b>	<b>51.781,42</b>
	<b>2.179.996,90</b>

T. DEUDA INNOBEN	<b>2.179.996,90</b>
A PAGAR INNOBEN	<b>1.634.997,68</b>
QUITA 25	<b>544.999,23</b>

T. DEUDA AYUNTAMIENTO A PAGAR AYTO (FEB/MAR)	<b>94.923,89</b>
	<b>94.923,89</b>

	10,00		15,00		25,00		25,00		25,00	
	AÑO 2012		AÑO 2013		AÑO 2014		AÑO 2015		AÑO 2016	
	PAGO	SALDO	PAGO	SALDO	PAGO	SALDO	PAGO	SALDO	PAGO	SALDO
ENERO	13.624,98	2.166.371,92	20.437,47	1.996.059,66	34.062,45	1.737.185,03	34.062,45	1.328.435,61	34.062,45	919.686,19
FEBRERO	13.624,98	2.152.746,94	20.437,47	1.975.622,19	34.062,45	1.703.122,58	34.062,45	1.294.373,16	34.062,45	885.623,74
MARZO	13.624,98	2.139.121,96	20.437,47	1.955.184,72	34.062,45	1.669.060,13	34.062,45	1.260.310,71	34.062,45	851.561,29
ABRIL	13.624,98	2.125.496,98	20.437,47	1.934.747,25	34.062,45	1.634.997,68	34.062,45	1.226.248,26	34.062,45	817.498,84
MAYO	13.624,98	2.111.872,00	20.437,47	1.914.309,78	34.062,45	1.600.935,22	34.062,45	1.192.185,80	34.062,45	783.436,39
JUNIO	13.624,98	2.098.247,02	20.437,47	1.893.872,31	34.062,45	1.566.872,77	34.062,45	1.158.123,35	34.062,45	749.373,93
JULIO	13.624,98	2.084.622,04	20.437,47	1.873.434,84	34.062,45	1.532.810,32	34.062,45	1.124.060,90	34.062,45	715.311,48
AGOSTO	13.624,98	2.070.997,06	20.437,47	1.852.997,37	34.062,45	1.498.747,87	34.062,45	1.089.998,45	34.062,45	681.249,03
SEPTIEMBRE	13.624,98	2.057.372,07	20.437,47	1.832.559,89	34.062,45	1.464.685,42	34.062,45	1.055.936,00	34.062,45	647.186,58
OCTUBRE	13.624,98	2.043.747,09	20.437,47	1.812.122,42	34.062,45	1.430.622,97	34.062,45	1.021.873,55	34.062,45	613.124,13
NOVIEMBRE	13.624,98	2.030.122,11	20.437,47	1.791.684,95	34.062,45	1.396.560,51	34.062,45	987.811,10	34.062,45	579.061,68
DICIEMBRE	13.624,98	2.016.497,13	20.437,47	1.771.247,48	34.062,45	1.362.498,06	34.062,45	953.748,64	34.062,45	544.999,22
	163.499,77		245.249,65		408.749,42		408.749,42		408.749,42	

## CONCLUSIONES

Con todo lo analizado en el presente informe, entendemos que la difícil situación que venimos acarreado desde la puesta en marcha del servicio, la paliamos en gran parte al reducir el coste del servicio en el 60%, flexibilizar el pago de la deuda y aumentar la quita en cerca de 60.000 €, aunque seguimos comprometidos con unas obligaciones que dada la situación actual nos van a exigir un importante esfuerzo, aunque mucho menor que con el que nos encontramos en Junio de 2011.

A ello hay que unir otros elementos positivos como la integración en el Consorcio y la combinación y reestructuración tanto de las líneas interurbanas como de la L2, con lo que conseguimos mejorar el servicio

integral del transporte urbano para los ciudadanos. Asimismo ponemos las bases para que en el futuro, si necesitamos incrementar el propio servicio municipal, el coste por el mismo está mucho más ajustado a lo razonable, lejos ya de los costes que se derivaban del Pliego de Condiciones, claramente desfavorables para el Ayuntamiento.

En Benalmádena a 1 de Febrero de 2012”

Interviene el Sr. Artacho para explicar que el acuerdo adoptado con el Consorcio y con Portillo conlleva distintas ventajas, que en resumen serían:

1. A efectos tarifarios la utilización de la Tarjeta y el Transbordo resulta más beneficioso para los usuarios.
2. Asesoramiento del Consorcio en la reestructuración de las líneas: eliminación de las no rentables; reducción de turnos y recorrido; coordinación y combinación con las líneas interurbanas existentes en recorrido y horario de ambas.
3. Acuerdo respecto al Calendario de pagos de la deuda pendiente de años anteriores en cinco años, que resulta más beneficioso y asequible para la Corporación.

Abandona la Sesión a las 10,25 horas D<sup>a</sup>. Concepción Tejada Arcas.

A continuación se entabla un breve debate sobre distintos aspectos del recorrido de las líneas urbanas y del acuerdo económico y después el representante del Grupo BOLI plantea tres cuestiones:

1. Si el fraccionamiento de la deuda pendiente se ha contemplado en el Presupuesto, a lo que el Sr. Artacho contesta que sí.
2. Si la publicidad que aparece en los autobuses se puede computar como ingreso en esta partida. El Sr. Artacho responde que sería una opción a estudiar.
3. Si existe un estudio de flujo con rigor, respondiendo el Sr. Artacho que en aras a no generar mayor coste se ha hecho un “estudio casero” en las paradas y autobuses para ver el n.º. de viajeros, tiempos de esperas, horarios solapados, etc.”

#### **En el debate destacan estas intervenciones resumidas y agrupadas:**

El Sr. Artacho Fernández, del Grupo IULV-CA y Delegado del Servicio de Transporte Público, ofrece una amplia exposición de la gestión y contenido de la negociación entre la Compañía Municipal Innoben, el Consorcio de Transporte Metropolitano de Málaga y la Empresa privada Portillo, abordando la problemática que presenta el Servicio Público Municipal, para reconducirla a los aspectos de la integración de éste con el transporte interurbano, la acomodación de las tarifas municipales, reestructuración de las líneas y coordinación con el sumpramunicipal, rebaja del coste y plan de pagos, como explicita con más detalle la Moción que justifica la propuesta; interesando aquí el nuevo régimen tarifario, que discurre del anterior precio público a tributo-tasa, desgranando los tipos de billetes y cuantías del artículo 4º de la Ordenanza Fiscal (billete único o tarjeta ordinaria; bono de pensionista; bono de estudiante; billete ordinario y trasbordo).

A instancia del Sr. Obrero Atienza, precisa que efectivamente se han actualizado hacia arriba y en la misma línea la tarifa de estudiante y jubilado, pero el incremento es pequeño (no supera el 2%), al que se puede renunciar en aras de lograr un consenso unánime, manteniendo los precios anteriores, preguntando al Secretario si es factible aprobar esta modificación al expediente.

El Sr. Obrero Atienza, del Grupo Partido Popular, advierte, y pregunta su confirmación, que los bonos de estudiantes y jubilados se encarecen, medida que no están dispuestos a asumir.

El Sr. Alcalde aprecia que sería necesario nuevo Informe de la Intervención.

El Secretario informa que la cuestión incumbe al Interventor, ausente en sesión por razón familiar, al tratarse de una competencia de fiscalización interventora atribuida a este Cuerpo de Habilitados. No obstante, es evidente que la modificación a la baja tarifaria propuesta constituye un hecho ex novo al expediente que requiere informe del funcionario mencionado y, en aras de economía procesal, es factible aprobar el expediente aportado unánimemente, formular a posteriori alegaciones por edil, o cualquier interesado legítimo, y modificar la tarifa con la aprobación definitiva, o, en última instancia, proceder de forma normal.

El Sr. Fortes Ruiz, del Grupo Partido Popular, se pregunta si es compatible alegar con votación a favor previa, indicándole el funcionario que la incompatibilidad no se extiende más allá de la interposición del recurso.

De cualquier forma, la Sra. Cifrián Guerrero considera que no es coherente.

El Pleno por 12 votos a favor (7, 3 y 1, de los Grupos PSOE, UCB e IULV-CA), 10 en contra (Grupo Partido Popular) y 1 abstención (Grupo BOLI), de los 25 de derecho, aprueba elevar a acuerdo el dictamen transcrito, incluyendo la expresión “imposición de la Tasa”.

### **CONDOLENCIA POR LA MUERTE DE D. A. A. G., POLICÍA MUNICIPAL RETIRADO.-**

A propuesta de la Concejala del Grupo Partido Popular, Sra. Cifrián Guerrero, el Pleno expresa su más profundo pésame por la pérdida de D. A. A. G., que perteneció al Cuerpo de la Policía Local de Benalmádena, acompañando a su esposa, hijas y familiares en trance tan doloroso.

Y no habiendo más asuntos que tratar se levanta la sesión, siendo las nueve horas y cincuenta minutos, extendiéndose la presente acta, de la que doy fe.

EL SECRETARIO GENERAL,