



CODI DE VERIFICACIÓ	5D3P2K4Q5N675V4V01XC		
PROCEDIMENT	V124 Polítiques, plans i directrius		
EXPEDIENT NÚM.	AJT/73202/2021	DOCUMENT NÚM.	256555/2022
ÀREA	Convivència i Seguretat		
UNITAT	Seguretat, Convivència i Civisme. Direcció		

## **PROJECTE D'ESTABLIMENT I PRESTACIÓ DEL SERVEI PÚBLIC MUNICIPAL DE LES ZONES D'ESTACIONAMENT REGULAT AMB CONTROL HORARI DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT**

### **SUMARI**

#### **1.- INTRODUCCIÓ**

- 1.1.- Consideració prèvia
- 1.2.- Assessorament rebut

#### **2.- CARACTERÍSTIQUES DEL SERVEI**

- 2.1.- Justificació del servei
- 2.2.- Direcció del servei
- 2.3.- Característiques
- 2.4.- Elements
- 2.5.- Sistema de control
- 2.6.- Personal de control
- 2.7.- Seguiment i control del servei
- 2.8.- Disseny general del servei
  - 2.8.1.- Els estudis
  - 2.8.2.- Previsió a futur d'oferta de places regulades
- 2.9.- Punt de partida del servei

#### **3.- OBRES, BÉNS I INSTAL·LACIONS NECESSÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI**

- 3.1.- Ampliacions en curs i futures ampliacions
- 3.2.- Recursos per a la implantació
  - 3.2.1.- Recursos materials
  - 3.2.2.- Recursos humans

#### **4.- ESTUDI ECONÒMIC FINANCER**

- 4.1.- Introducció
- 4.2.- Objecte del servei a gestionar
- 4.3.- Despesa associada a la gestió del servei
  - 4.3.1.- Costos del servei abans de les ampliacions Fases I i II
  - 4.3.2.- Costos previstos després de les ampliacions Fases I i II



- 4.4.- Ingressos
- 4.5.- Sostenibilitat del servei. Anàlisi Cost-benefici
  - 4.5.1.- Fins a l'exercici 2022
  - 4.5.2.- Exercici 2023 i successius

## **5.- ELECCIÓ DE LA FORMA DE GESTIÓ**

- 5.1.- Formes i modalitats de gestió dels serveis públics en general i del servei de zones d'estacionament regulat amb control horari en particular
- 5.2.- Gestió directa
  - 5.2.1.- Consideracions jurídiques
  - 5.2.2.- La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals, SA com a ens instrumental de l'Ajuntament
- 5.3.- Gestió indirecta
  - 5.3.1.- Concessió de servei públic i risc operacional
  - 5.3.2.- Societat d'economia mixta
- 5.4.- Gestió directa versus gestió indirecta. Gestió indirecta o contracte de serveis
- 5.5.- La sostenibilitat i l'eficiència com a criteris rectors de l'elecció de la forma i la modalitat de gestió
- 5.6.- Sostenibilitat financera i eficiència en la gestió del servei
- 5.7.- Conclusions

## **6.- FINANÇAMENT DEL SERVEI**

## **7.- CONDICIONS DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI**

## **8.- RÈGIM ESTATUTARI DELS USUARIS**



## 1.- INTRODUCCIÓ

### 1.1.- Consideració prèvia

El present document respon al procediment que es segueix per l'expedient que es tramita per l'establiment del servei municipal de les àrees integrals de regulació de l'estacionament -AIRE- i zones d'estacionament regulat amb control horari de L'Hospitalet de Llobregat, d'acord amb la resolució del Tinent d'Alcaldia de l'Àrea de Convivència i Seguretat núm. 10728, de 21-10-2021, per la qual es va ordenar que, per part del Servei de Mobilitat i Via Pública de l'Àrea de Convivència i Seguretat, s'elaborés el projecte d'establiment del servei corresponent, per tal de donar-li la tramitació pertinent.

En concret i d'acord amb allò establert en el Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals (ROAS), a través de l'article 159.2, que fixa el contingut de l'expedient per a la implantació del servei, aquest document conforma el Projecte d'establiment del servei públic municipal de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, tot detallant la forma de gestió en què es prestarà, les condicions reguladores de la prestació que es durà a terme per part de La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals, SA, i el seu cost econòmic.

### 1.2.- Assessorament rebut

S'adjunten amb aquest projecte els següents documents d'assessorament i suport tècnic extern utilitzats en la seva elaboració:

- TORNOS ABOGADOS SLP – Joaquín Tornos Mas, advocat i catedràtic de Dret de la Universitat de Barcelona. *INFORME sobre l'establiment el servei d'àrees integrades de regulació de l'estacionament -AIRE- i la seva gestió directa per La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals, SA.* Barcelona, setembre de 2021 (document núm. 48860/2022).

- AUREN CONSULTORES SP, SLP, *MEMÒRIA JUSTIFICATIVA D'EFICIÈNCIA, GESTIÓ DEL SERVEI DE CONTROL DE L'ESTACIONAMENT, GESTIÓ DE LA COMUNICACIÓ I ATENCIÓ PÚBLICA I MANENTENIMENT DE LES INSTAL·LACIONS DE LES ZONES AIRE I DE LES ZONES D'ESTACIONAMENT AMB CONTROL HORARI, PER PART DE LA FARGA, GEMSA.* Barcelona, 30 de novembre de 2021 (document núm. 552809/2022).



## 2.- CARACTERÍSTIQUES DEL SERVEI

### 2.1.- Justificació del servei

En ciutats amb gran densitat de població i poc territori, com és el cas de la ciutat de L'Hospitalet, es fa imprescindible gestionar l'espai públic per garantir la convivència dels diferents modes de mobilitat. Amb les Àrees Integrals de Regulació de l'Estacionament (en endavant AIRE) es pretén millorar i ordenar la distribució dels espais a partir de la definició de les places adequades a cada segment d'usuaris de vehicles, els espais d'interconnexió entre les diferents parts del territori i racionalitzant l'oferta de places. L'espai públic és un recurs escàs i, per tant, només des de la visió global del territori disponible es pot garantir un nivell de servei adequat a les necessitats dels diferents usuaris.

Les polítiques d'aparcament lliure i gratuït fa molt de temps que no donen resposta a les demandes creixents i han generat unes expectatives que impossibiliten la lliure gestió. L'espai és escàs en zones urbanes consolidades i hi ha un progressiu increment de les demandes. A més, el temps ha demostrat que oferir aparcament il·limitat, en el cas que fos possible, és contraproduent per a les polítiques de mobilitat i per a la pròpia sostenibilitat del sistema. Els turismes, a més, han deixat de ser l'eix central del sistema de l'aparcament. L'expansió de la motocicleta i les polítiques d'estacionament a la calçada, els estacionaments per a bicicletes i l'ordenació de les diverses reserves d'estacionament obliguen a compartir els espais tradicionalment destinats als turismes.

Una regulació inadequada de l'estacionament en calçada genera costos econòmics, socials i ambientals relacionats amb el malbaratament del temps, el consum ineficient d'energia i l'emissió de contaminants fòssils a l'atmosfera.

Per tant, és una realitat àmpliament contrastada que les ciutats denses, en general, tenen la necessitat de regular l'estacionament per aprofitar-lo en benefici dels ciutadans i de les activitats que les dinàmiques actuals generen.

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

Establir un sistema global i extensiu de regulació dels estacionaments representa múltiples avantatges en matèria de mobilitat. És un mètode efectiu per a controlar la indisciplina. És un element que, a més dels factors estètics i perceptius referits a l'ordenació dels espais i a la relació dels diferents elements amb el mateix, contribueix a la millora de les sensacions espaials dels usuaris de la via pública. A més a més, en termes de mobilitat de la ciutat, desenvolupar les zones d'estacionament regulat amb control horari ha de permetre:

- Quasi d'immediat, una reducció important del trànsit d'agitació a la recerca d'aparcament, que en les vies principals de les ciutats pot representar fins al 15% del trànsit total i que segurament serà superior en les ciutats més densament poblades i en les vies secundàries.



- Facilitar l'accés a zones comercials, en incrementar l'oferta d'estacionaments de rotació en via pública, més encara en aquells espais on no és possible la construcció d'aparcaments soterrats o la conjuntura econòmica no ho permet. Per tant, oferirà un increment de la competitivitat al comerç local davant dels espais comercials perifèrics on l'oferta d'estacionament és un dels principals atractius. Facilitar l'estacionament fàcil i legal afavoreix les compres i configura territoris com a espais d'oci.
- Incrementar automàticament les possibilitats dels residents de trobar plaça d'aparcament. Regular l'estacionament pot significar fàcilment, seguint els exemples de moltes ciutats, incrementar l'oferta de places disponibles en un 10%, garantint a més la seva vigilància i control. Redueix els temps de recerca de l'estacionament i incrementa la possibilitat de trobar plaça d'aparcament més a prop del lloc de destí.
- Millorar la seguretat de la mobilitat dels vianants i dels conductors de tot tipus de vehicles, essent un dels seus efectes previsibles la reducció de l'accidentalitat.
- Protegir als veïns i veïnes de l'estacionament de vehicles de Barcelona o d'altres ciutats que aparquen a l'Hospitalet (Barris fronterers) amb una important reducció de vehicles privats al barri.
- Regular l'accés dels forans en vehicle privat a les zones més congestionades reduint la pressió d'estacionament a la via pública i possibilitant la recuperació d'espais pel vianant.
- Direccionar la demanda cap al tipus d'oferta més adient (centre/perifèria, via pública/fora via pública, zones d'alta/baixa rotació) mitjançant tarifes coordinades entre les diferents ofertes d'estacionament.
- Augmentar l'aprofitament de l'estacionament a la via pública (des de la càrrega i descàrrega a les zones per a forans o residents)
- Regular l'accés dels residents als espais on aquests hagin de gaudir de preferència o fins i tot exclusivitat.
- Racionalitzar el sistema oferint servei a tots els modes de mobilitat.

Amb l'establiment d'aquest servei també es persegueixen altres objectius, com poden ser:

- Reducció del temps que els veïns dediquen diàriament a trobar aparcament, en disminuir la presència de vehicles de fora del barri
- Millora de certes dinàmiques de suport i conciliació familiar, en tant que els parents de primer grau dels residents tindran condicions especials per a estacionar.
- Reducció de nivells de contaminació, en veure's reduïda de forma substancial la presència de vehicles forans i minvar considerablement el temps en què cada conductor cerca un lloc d'aparcament al barri.
- Millora de la neteja dels carrers per part dels serveis municipals, gràcies a la generació d'una major rotació dels vehicles en cada plaça d'estacionament.



- Millora de la percepció de seguretat per part dels veïns, en comportar el servei la presència de controladors uniformats d'aparcaments, que estan en contacte directe amb la Guàrdia Urbana.
- Millora la disciplina viària en general, davant l'efecte dissuasiu que la presència dels controladors uniformats té en la generalitat dels conductors.

## 2.2.- Direcció del servei

Correspondran a l'Àrea de Convivència i Seguretat o, en el seu defecte, a aquella àrea de l'administració executiva municipal amb competències en mobilitat, les funcions de definició de les estratègies del servei, establiment de mecanismes de coordinació entre l'entitat que gestioni el servei i la resta de serveis municipals, així com la translació en ordres concretes de les directrius que puguin emetre els òrgans de gestió superior de l'Ajuntament.

L'Àrea és, a efectes d'aquest servei, l'òrgan que ha de rebre informació periòdica sobre el desenvolupament del servei, supervisar el compliment de protocols i modificar els mateixos, gestionar les incidències i rebre les dades relatives a totes les activitats que conformen el servei.

## 2.3.- Característiques

Les zones d'estacionament regulat amb control són espais de la via pública en les quals es regulen les places d'estacionament mitjançant limitacions horàries i restriccions o preferències en el seu ús per a diferents tipus d'usuaris. L'agregació de diversos tipus de regulació de l'estacionament en una mateixa demarcació territorial pot arribar a compondre una àrea d'estacionament integral regulat (AIRE). Així, les AIRE són aquelles unitats territorials corresponents a barris, districtes o d'altres ordenacions territorials a les que se'ls aplica un tractament complet en la distribució dels estacionaments en calçada d'ús públic.

Les AIRE, bàsicament, estan compostes de places preferents o exclusives per a residents (anomenades zona verda); places de rotació (zona blava); places de carrega i descarrega (zona groga o de Distribució Urbana de Mercaderies -DUM-). Tanmateix, permeten incloure altre tipus de tipologies de zones que es puguin crear per garantir les necessitats de la mobilitat de la ciutat (zona taronja, zona lila i d'altres).

Les àrees integrals també ordenen la resta d'estacionaments regulats que puguin existir en les mateixes: reserves vehicles de persones amb mobilitat reduïda, reserves d'hotels, reserves que són atorgades per llicència; així com aquelles que són utilitzades per altres tipus de vehicles: motos, bicicletes, furgonetes i en el seu cas camions així com aquells llocs on l'estacionament i/o la detenció estan prohibides.

L'Ordenança de Mobilitat del municipi de L'Hospitalet, aprovada definitivament en data 30 de maig de 2015 i publicada al BOPB de 21 de setembre de 2015, en el CAPÍTOL VI comprèn els articles 22, 23 i 24, dedicats a les AIRE i zones d'estacionament amb control horari regulat per qualsevol sistema de control horari que permeti l'ocupació d'un espai senyalitzat a la via pública amb aquesta finalitat, d'acord amb el pagament previ de la taxa acordada en funció de la classificació de la zona i aprovat a l'ordenança fiscal respectiva. Una AIRE agrupa dues o més zones d'estacionament regulat i tots els espais públics que es puguin utilitzar com estacionaments.



L'article 22, al seu apartat 2, estableix:

*“Les zones d'estacionament amb control horari es poden classificar segons la demanda de rotació i ús.*

- a. Zona blava tipus 1: Zones del municipi d'intensa demanda d'estacionament de rotació. Es defineix intensa demanda d'estacionament de rotació quan la ràtio d'aparcament de la zona sigui inferior a 1. (ràtio: número de places d'aparcament públic i privat de la zona/parc mòbil registrat a la mateixa zona); i/o existeixi una alta concentració de serveis sanitaris, d'administració pública i d'oci (alta concentració: superfície en metres quadrats destinada a aquests usos igual o superior al 20 % de la superfície, en metres quadrats, total residencial de la zona d'implantació); o una zona comercial (carrers adjacents a mercats, eixos comercials i serveis firals).*
- b. Zona blava tipus 2: Zones del municipi de moderada demanda d'estacionament de rotació. Es defineix moderada demanda d'estacionament de rotació quan la ràtio d'aparcament de la zona sigui igual o superior a 1. (ràtio: número de places d'aparcament públic i privat de la zona/parc mòbil registrat a la mateixa zona); i/o existeixi concentració de serveis (sanitaris, d'administració pública i d'oci) o una zona comercial ( carrers adjacents a mercats, eixos comercials i serveis firals).*
- c. Zona verda: és la zona destinada als vehicles propietat dels residents que disposin de distintiu expedit per l'Ajuntament. En aquesta zona s'establirà un horari d'utilització que sigui compatible amb el menor ús dels residents.*
- d. Zona groga: destinada a la càrrega i descàrrega de mercaderies en zones del municipi d'intensa demanda d'aquest servei, i exclusivament per a aquesta finalitat. En aquestes zones només poden estacionar els vehicles que realitzin aquesta tasca durant el temps màxim de mitja hora o per fraccions d'aquest temps, segons el que estableixi l'acord de creació.”*

Aquests tipus de zones regulades han evolucionat des dels seus inicis. Un bon exemple el trobem sobretot pel que fa a les zones d'activitats econòmica, de les quals fa uns anys pràcticament no se'n parlava. La necessitat de fer polítiques de mobilitat cada cop més sostenible i reduir els desplaçaments en vehicle privat per motiu de feina, ha fet que nombrosos municipis hagin incorporat aquest tipus de regulació de l'estacionament en les seves implantacions.

D'altra banda, actualment a les implantacions de zones regulades d'arreu, no es distingeix entre diferents tipus de zona blava, com regula l'actual ordenança, sinó que existeix un únic tipus de places de rotació (zona blava). En canvi, les tendències actuals sí que treballen per bonificar o gravar les taxes associades en funció del potencial contaminador del vehicle que ha de fer-ne ús.

És per aquests motius que es promourà una modificació de la caracterització de les AIRE, amb els canvis normatius que corresponguin, per tal d'abandonar la diferenciació de la zona blava en dos tipus (1 i 2) a favor d'un únic tipus de zona blava



i crear una nova categoria de plaça d'estacionament regulat, les zones d'activitat econòmica (ZAE) vinculades als districtes econòmic-industrials.

## 2.4.- Elements

### Senyalització vertical

La senyalització vertical de les zones d'estacionament regulat amb control horari inclou:

- Senyal de d'inici de zona verda regulada
- Senyals complementaris d'inici de zona regulada.
- Senyal d'inici de zona blava regulada, amb dos tipus de senyals en funció de l'horari.
- Senyal d'inici de zona groga
- Senyal d'inici de zona DUM.

A continuació s'exposen alguns exemples de les possibles formes de senyalització vertical.



Exemple senyal de zona blava.

Exemple senyal de zona verda preferent.

Els horaris de funcionament de les AIRE poden ser diversos atenent a la realitat social, econòmica, demogràfica i urbana de la zona.

Actualment, a la ciutat de L'Hospitalet hi ha dos horaris diferents a les **zones blaves**:

- Estàndard: feiners de 9 a 14 h. i de 16 a 20h. De dilluns a divendres als barris de Residencial Granvia, Can Serra, i de dilluns a dissabte als barris de La Florida, Collblanc i La Torrassa.
- Al barri del Centre, l'horari de regulació de les places de zona blava és: feiners de 9 a 15h.

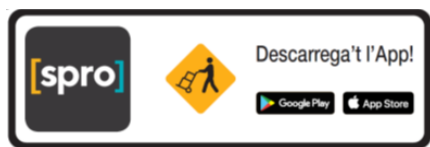




Exemple senyal de zona groga.



Exemple senyal de zona DUM



Exemple senyal Complementari DUM.

### Altres tipus de senyalització i marca AIRE

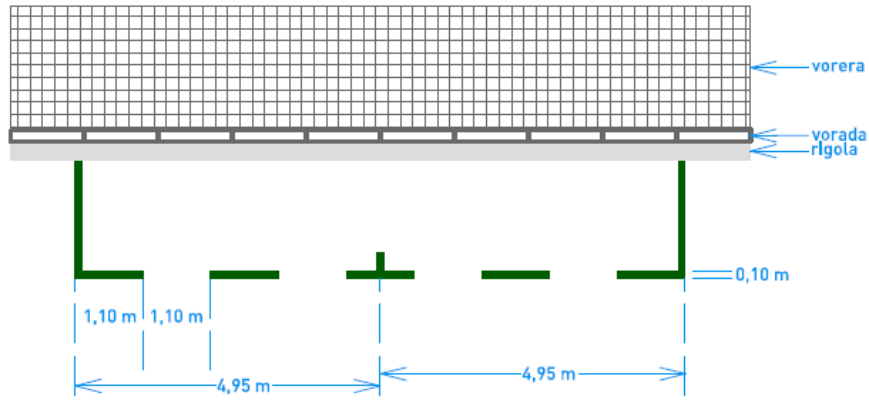


Altres senyals s'instal·len a les zones regulades amb control horari per indicar la ubicació dels parquímetres.

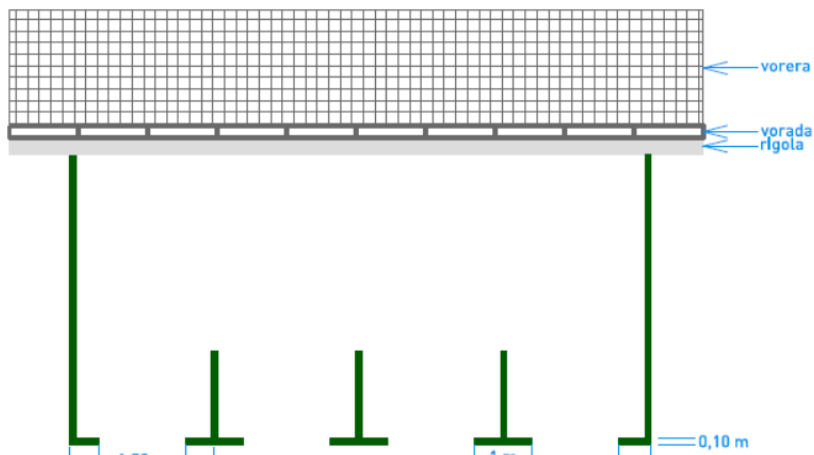


Senyalització horitzontal

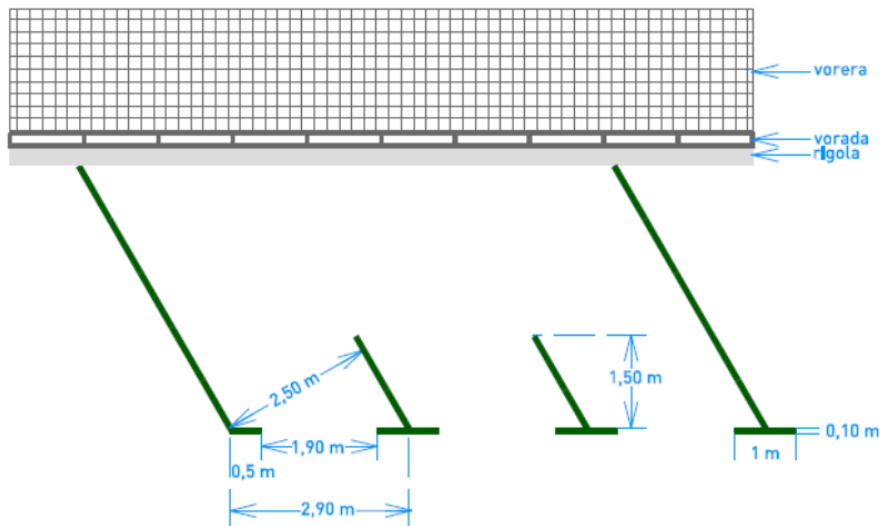
### Estacionament en cordó



### Estacionament en bateria



### Estacionament en semi bateria





## 2.5.- Sistema de control

La taxa es merita des del moment en què s'efectua l'estacionament en la zona d'estacionament regulat blava o verda. Existeixen uns casos de no subjecció a la taxa, que comportaran que els usuaris dels vehicles en qüestió hagin de comptar amb els distintius que es determinin per tal de què aquest fet de la no subjecció sigui conegut per les persones que facin les tasques de control.

A l'actualitat, un conjunt de persones fan tasques de control del compliment de les normes d'ús de les places regulades. Aquestes persones, entre d'altres qüestions, revisen si els vehicles aparcats han satisfet la taxa per ús de l'espai que ocupen. Per conèixer aquest fet tenen dues possibilitats:

- Comprovant el tiquet que s'obté als parquímetres i que l'usuari del vehicle exhibeix en el vehicle.
- Comprovant unes aplicacions informàtiques prèviament autoritzades per l'Ajuntament.

### a) Sistema de tiquet.

Els usuaris poden obtenir un tiquet mitjançant els parquímetres existents a la via pública. En aquest rebut consta el dia, l'hora fins la qual el vehicle pot estar estacionat i l'import satisfet, si és el cas. S'ha de col·locar a la cara interior del parabrises per tal que sigui llegible des de l'exterior.

### b) Aplicacions informàtiques.

L'Ajuntament promourà l'ús de les noves tecnologies per tal de promoure el pagament amb mitjans telemàtics i la progressiva reducció del nombre de parquímetres.

Actualment, a L'Hospitalet funcionen tres plataformes diferents que permeten als usuaris de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari complir amb les seves obligacions de pagament de la corresponent taxa des de dispositius mòbils:

#### *Plataforma AMB: Aparcament.*

La Junta de Govern Local, en sessió de data 31-12-2018, va aprovar la minuta del conveni de col·laboració entre l'AMB i l'Ajuntament de L'Hospitalet per a la implantació de la plataforma metropolitana d'aparcament, que va entrar en funcionament l'any 2019 i permet abonar les taxes de zona blava i zona verda als no residents.

#### *Plataforma SPRO de gestió de les zones de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM).*

En el mateix conveni de col·laboració amb l'AMB, també s'inclouia la posada en marxa de la plataforma de gestió de les zones DUM mitjançant l'aplicatiu SPRO, que va entrar en funcionament el segon trimestre de l'any 2020. L'Ajuntament promourà les condicions necessàries per a l'ús d'aquesta aplicació o altres equivalents en totes les zones grogues de la ciutat.



### *Plataforma AMB Residents.*

Una vegada desenvolupades les plataformes de rotació i de gestió de les zones DUM, l'Ajuntament va peticionar a l'AMB el desenvolupament d'una eina de gestió per als residents. El resultat va ser una aplicació que millora l'eficiència i sostenibilitat de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, ja que permet als residents accedir als tiquets sense haver d'anar al parquímetre. Per tal de fer efectiva la col·laboració entre L'Ajuntament i L'AMB es va signar una addenda al conveni que tenia per objecte complementar el precitat conveni formalitzat entre l'AMB i l'Ajuntament per tal de realitzar una prova pilot. La plataforma va permetre, mitjançant vies telemàtiques, gestionar l'ús de l'aparcament de vehicles en els espais regulats per a residents al municipi de L'Hospitalet de Llobregat i també va permetre dur a terme la gestió del servei de vigilància d'aparcament per a residents per part dels controladors amb una aplicació específica de control per als vigilants.

Els controladors de les zones d'estacionament regulat amb control horari disposen de les eines necessàries per a realitzar el control de les obligacions dels usuaris de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari quan aquests no facin servir els parquímetres sinó mitjans de pagament telemàtic. En l'actualitat venen utilitzant l'aplicació *Vigilants*, associada a les aplicacions *AMB:Aparcament* i *SPRO*; i l'aplicació *Mobility*, que permet als controladors fer i anular denúncies, així com exportar les dades relatives a les denúncies en formats estàndard i incorporar fotografies a l'expedient.

Pel que fa al sistema de denúncies per incompliment de les condicions d'ús de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, actualment s'utilitza l'aplicació *Mobility-Xone*. Amb ella el controlador, en detectar un vehicle sense tiquet físic, obre l'aplicació *Mobility* i aquesta es connecta a l'aplicació *Vigilants* (pagament amb mòbil), *Residents* i *SPRO* per determinar si hi ha tiquet virtual.

## **2.6.- Personal de control**

Les persones encarregades del control del compliment de les condicions d'ús de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari tindran les següents funcions:

- Control i denúncia dels vehicles usuaris de zones d'estacionament regulat amb control horari que incompleixin les normes d'ús.
- Realitzar la o les fotografies de la situació del vehicle infractor, quan s'escaigui.
- Seguiment i verificació del correcte funcionament dels parquímetres, comunicant a la direcció qualsevol incidència que es detecti al seu funcionament.
- Participar i/o col·laborar en corregir les incidències de funcionament que es detectin als parquímetres i que no precisin de la intervenció de personal tècnic especialitzat, seguint les instruccions d'intervenció que estiguin al seu abast.
- Mantenir contacte amb la unitat i la policia local mitjançant canals directes de comunicació, tot informant de qualsevol incidència sobrevinguda en el desenvolupament de les seves tasques o per informar d'incompliments que es detectin de les ordenances municipals.



- Fer servir les eines de comunicació i gestió de denúncies i incidències seguint els protocols establerts.
- Donar resposta, en la mesura de les seves possibilitats, a les peticions d'informació que els hi puguin fer ciutadans i ciutadanes.
- Participar i col·laborar en les tasques de recaptació dels parquímetres i posterior trasllat i depòsit de la recaptació, quan es determini.
- Qualsevol altra funció similar associada al lloc de treball que pugui ser encomanada.

## 2.7.- Seguiment i control del servei

S'estableix l'existència d'una Comissió de Seguiment i Control de la gestió de les zones d'estacionament regulat amb control horari, mitjançant la qual l'àrea gestora de l'Ajuntament rep les informacions associades al mateix i realitza l'avaluació, el seguiment i el control del desenvolupament del servei per part del prestatari.

Als efectes de facilitar la recepció d'informació i la posterior valoració de la prestació del servei, la comissió concretarà un quadre integral de comandament que incorporarà una relació d'indicadors, entre els quals aquells relacionats amb:

- El nombre de denúncies efectuades, amb informació sobre la seva distribució temporal, zona geogràfica de la infracció que les genera, tipus de places regulades a les que correspon (blava, verda, groga,...),etc.
- L'inventari desglossat de places d'estacionament regulat, els parquímetres i altres elements essencials dedicats al control del compliment de les obligacions dels usuaris i la senyalització vertical referida al servei.
- Les modificacions en el nombre de places regulades, desglossades per barri i per tipus de plaça.
- El pagament de taxes.
- La utilització dels diferents sistemes de pagament.
- El nombre de persones dedicades a tasques de control.
- La freqüència dels controls de compliment de les normes d'ús per a cadascuna de les zones existents.
- Les avaries i altres incidències que afectin l'ús dels parquímetres i dels sistemes de pagament telemàtics.

La recepció de la informació relativa a la prestació del servei es farà en el sí d'aquesta Comissió, de forma continuada durant l'any, amb la periodicitat i forma que determini. Anualment, l'àrea gestora de l'Ajuntament farà una valoració sobre la prestació del servei.

Durant cada exercici, el prestador del servei informará a l'àrea gestora de l'evolució de les despeses de gestió del servei. El prestador del servei proposarà tots aquells canvis i modificacions que hagin de tenir impacte rellevant en la prestació del servei o en els seus costos. Especialment, l'àrea gestora es pronunciarà sobre aquelles decisions que afectin a:



- El nombre de persones controladores de les zones d'estacionament regulat amb control horari i altres recursos humans dedicats a la prestació directa del servei.
- Les tecnologies que hagin de ser utilitzades pels usuaris per a donar compliment a les seves obligacions coma tals.
- Els mecanismes de control, la freqüència i la intensitat en l'ús dels mateixos.
- Qualsevol qüestió relacionada amb la uniformitat de les persones controladores, imatge dels béns utilitzats en la gestió directa del servei, i els elements de senyalització vertical i horitzontal.
- Les accions comunicatives amb els usuaris i la ciutadania en general en relació a aquest servei.

Anualment, l'àrea gestora de l'Ajuntament, mitjançant la Comissió de Seguiment i Control, emetrà informe de valoració de la prestació de servei que, en tot cas, inclourà un pronunciament sobre:

- La validació del quadre integral de comandament del servei
- Les recaptacions realitzades
- La qualitat de la prestació del servei
- La proposta d'imputació de costos indirectes
- La proposta de pressupost per al següent exercici.

## **2.8.- Disseny general del servei**

El decret del Tinent d'Alcaldia número 002250/2014 de 132 de març de 2014 acordava aprovar la implantació de quinze Àrees integrals de regulació de l'estacionament (AIRE), agrupant les zones blaves, zones grogues i zones verdes existents a la ciutat següents: Can Serra, Pubilla Cases, Collblanc, La Torrassa, Santa Eulàlia, Centre, Sant Josep, Sanfeliu, Florida, Les Planes, El Gornal, Bellvitge, Residencial Gran Via, zones industrials i Districte Econòmic.

En el plànol que es mostra continuació consten els límits de cadascuna d'aquestes.





### 2.8.1.- Els estudis.

A fi i efectes de conèixer les característiques pròpies i les necessitats de cada barri, s'ha realitzat un estudi relatiu a la necessitat de reduir el nombre de viatges en vehicle privat a la ciutat per assolir una distribució modal més sostenible. S'ha analitzat el coneixement del perfil dels usuaris dels aparcaments públics, de la zona d'estacionament regulat i de la zona no regulada dins dels diferents àmbits d'anàlisi en relació especialment a les seves estades (distribució de durades d'estacionament) per tal de conformar una proposta de sistema que permeti:

- Regular l'accés dels forans en vehicle privat a les zones més congestionades reduint la pressió d'estacionament a la via pública i possibilitant la recuperació d'espais pel vianant.
- Direccionar la demanda cap al tipus d'oferta més adient (centre/perifèria, via pública/fora via pública, zones d'alta/baixa rotació) mitjançant tarifes coordinades entre les diferents ofertes d'estacionament.
- Augmentar l'aprofitament de l'estacionament a la via pública (des de la càrrega i descàrrega a les zones per a forans o residents)
- Regular l'accés dels residents als espais on aquests hagin de gaudir de preferència o fins i tot exclusivitat.
- Racionalitzar el sistema oferint servei a tots els modes de mobilitat .

Per determinar l'àmbit de la regulació d'estacionament per a residents i el tipus de regulació més adient a cadascun d'aquests barris per a residents, per a forans i per a la distribució de mercaderies, s'ha utilitzat tant la informació de demanda i distribució de durades d'estacionament dels aparcaments i de l'àrea d'estacionament regulat que ja funcionen actualment, com la dels comptatges específics realitzats per a l'estudi de la regulació integral d'estacionament. L'estudi ha determinat la implantació concreta de cada zona de regulació de l'estacionament a la via pública.

Per a la diagnosi, en primer lloc s'ha realitzat un **estudi de demanda**. La metodologia emprada per a l'avaluació d'aquesta demanda ha consistit fonamentalment en l'estimació per segments d'usuaris de les necessitats d'aparcament potencials dels residents i forans, a partir del dèficit nocturn i diürn, dins de l'àmbit d'estudi de cadascun dels barris i de la tipificació sociològica de les distintes demandes mitjançant la realització d'enquestes.

- **Demanda residencial:** s'han avaluat les necessitats dels veïns a efectes de preservar el seu espai i compatibilitzar-les amb les dels forans, per analitzar la possibilitat d'implantar zones de tipus mixt forans-residents i, fins i tot, per avaluar la possibilitat d'especialitzar les places d'estacionament no regulades només pels residents.
- **Demanda forana:** per determinar el volum de demanda forana s'han realitzat estudis de rotacions de matrícules a carrers representatius de les zones blaves actuals, a carrers del seu entorn a través dels quals podem obtenir informació sobre la utilització de l'oferta regulada i no regulada existent actualment (ocupació de l'oferta, índex de rotació, durades d'estacionament); i a carrers representatius de les noves zones d'activitat, per esbrinar el volum de demanda de zona d'estacionament regulat actual i la pressió dels residents sobre les places objecte de regulació.





A partir de la detecció de la demanda i de les hores per plaça potencialment ocupades s'ha seleccionat la demanda activa. És a dir, la que realment pot acabar utilitzant la zona regulada a tarifa de mercat. En aquest sentit, és de gran importància saber quina serà l'oferta d'estacionament que en el futur es pugui suprimir com a conseqüència de la realització d'actuacions urbanístiques (ampliació de voreres, creació d'illes de vianants, etc.) o la realització d'infraestructures d'aparcament.

Fet l'estudi de demanda, s'ha realitzat una avaluació de la dimensió de la zona d'estacionament regulat. Per a l'anàlisi de la conveniència de l'ampliació de la zona d'estacionament regulat, s'ha tingut en compte:

- Nivell d'ocupació de la zona blava allà on ja està implantada.
- Nivell d'ocupació i volum i tipus d'usuaris de l'oferta d'estacionament lliure de les noves zones a regular.
- Nivells d'indisciplina d'estacionament de la zona a regular.
- Pressió del resident sobre la utilització de les places.

Posteriorment, s'ha fet una **proposta de reordenació i/o d'ampliació de la zona d'estacionament regulat**. A partir del perfil de la demanda dels actuals i dels potencials usuaris de la zona d'estacionament regulat, s'ha revisat l'adequació del sistema de regulació actual (nombre de places per forans, nombre de places per a residents, nombre de places per a operacions de càrrega i descàrrega, altres tipus de regulació necessaris (estacionament per a motocicletes) així com la ubicació més adient de les places de cadascun dels sistemes que puguin resultar-ne o de l'ampliació de l'actual.

La metodologia emprada a l'estudi ha estat:

- Inventari vial: Actualització i revisió de l'oferta d'aparcament a la via pública a l'àmbit de l'estudi i d'oferta de garatges públics.
- Estudis de rotacions de matrícules complets (mètode ERM) a la pròpia zona blava i a l'entorn de les zones actuals, per tal de conèixer la utilització de l'oferta d'estacionament durant el període diürn: volum de cotxes, presència de residents, places fixes, índex de rotació, durades d'estacionament, etc. Aquesta anàlisi ha estat completada amb diferents inventaris d'ocupació i il·legalitat diürna.
- Revisió dels estudis d'ocupació de les zones de C/D al llarg del dia (itineraris de pas cada hora) per veure la seva ocupació i el seu nivell de servei.
- Revisió dels estudis d'ocupació de l'oferta d'estacionament per a motos (calçada i vorera).

### *2.8.2.- Previsió a futur d'oferta de places regulades.*

Els estudis apunten a la necessitat de modificar la caracterització actual de les places d'estacionament regulat, abandonant la diferenciació de la zona blava en dos tipus (1 i 2) a favor d'un únic tipus de zona blava. Per contra, resulta necessària la creació d'una nova categoria de plaça d'estacionament regulat, que haurà de conformar les zones d'activitat econòmica, endavant ZAE, vinculades als districtes econòmic-industrials.

Amb la situació actual dels vials de la ciutat, els estudis realitzats apunten a la necessitat de generar, progressivament, les següents places d'estacionament regulat:



	Zona verda	Zona blava	DUM	ZAE	Total
Can Serra	731	44	25		800
Granvia Sud	428	81	25		534
Collblanc	250	126	141		517
La Torrassa	389	65	111		565
Sta. Eulàlia	889	145	225		1259
Sanfeliu	459	14	28		501
Pubilla Cases	1.439	136	220		1.795
Centre	892	110	189		1.191
Sant Josep	1225	59	89		1.373
La Florida	762	189	144		1.095
Les Planes	1.101	66	60		1.227
El Gornal	1.110	76	30		1.216
Bellvitge	3.766	92	63		3.921
Districte Econòmic	242	26		2.314	2.582
Camí del Mig	0	122		2.556	2.678
<b>TOTAL</b>	<b>13.683</b>	<b>1.351</b>	<b>1.350</b>	<b>4.870</b>	<b>21.254</b>

Aquesta quantificació de places serà variable en el temps, en tant que les actuacions urbanístiques que es realitzen en determinats carrers de la ciutat per donar serveis a modes de mobilitat més sostenibles, com ara el desenvolupament de tota la xarxa ciclable, ampliació de voreres amb problemes d'accessibilitat, illes de vianants, camins escolars, etc. Impacten directament en les places d'estacionament disponibles.

## 2.9.- Punt de partida del servei

La visió final de la ciutat com un conjunt d'àrees integrals d'estacionament regulat encara no és una realitat. Les places d'estacionament regulat existents o en procés d'implementació comprenen una realitat que encara dista d'aquella visió finalista:

- AIREs amb zona blava i groga del barri de Centre i La Florida
- AIREs amb zona blava, verda i groga del barri Residencial Granvia, Can Serra, Santa Eulàlia, Collblanc, La Torrassa, Sanfeliu i Pubilla Cases
- Zones de regulació de l'estacionament amb control horari (només amb zona groga o de Descàrrega Urbana de Mercaderies -DUM-) a la resta de la ciutat.

A nivell agregat, es defineixen les següents places d'estacionament regulat a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat per a efectes d'aquest projecte d'establiment de servei públic:



	Zona verda	Zona blava	DUM	Total
Can Serra	731	44	25	800
Granvia Sud	428	81	15	524
Collblanc	234	126	141	501
La Torrassa	389	65	111	565
Sta. Eulàlia	889	145	225	1.259
Sanfeliu	459	14	28	501
Pubilla Cases	1.068	121	220	1.409
Centre		110	189	299
Sant Josep			89	89
La Florida		189	144	333
Les Planes			60	60
El Gornal			30	30
Bellvitge			63	63
<b>TOTAL</b>	<b>4.198</b>	<b>895</b>	<b>1.350</b>	<b>6.443</b>

Aquestes places, que seran objecte del servei gestionat segons es defineixi en aquest projecte, queden desglossades com segueix a nivell de carrers. Les posteriors ampliacions hauran de ser autoritzades per l'òrgan municipal competent:

	VERDA	BLAVA	DUM
Arquitectura	129	57	7
Escultura		3	3
Gran Via	299		15
Literatura		21	
<b>TOTAL GRANVIA SUD</b>	<b>428</b>	<b>81</b>	<b>25</b>
Badajoz	7		
Can Serra	272	24	18
Carpa	13		
Castellbó	12		
Electricitat	3		
Ctra Esplugues	152		
Granollers	73		
Màlaga	7		
Molí	44	4	
Peñíscola	118		
Pere Pelegrí	30	16	4
Isabel la Catòlica			3
<b>TOTAL CAN SERRA</b>	<b>731</b>	<b>44</b>	<b>25</b>
Alvarez de Castro			3
Barcelona		8	19
Baró de Maldà		12	3
Bellavista			3



Bruc	8	4
Camí del Mig		6
Carrilet		7
Centre		3
Cobalt		16
Enric Prat de la Riba		12
Església		3
Espanya		5
Fabregada		15
Francesc Moragas		3
Josep Maria de Sagarra		6
Joan Pallarès	5	
Josep Tarradellas	60	15
Lleida	3	3
Major		8
Mare de Déu de Montserrat		2
Marina, Rbla.		3
Miquel Romeu		9
Pau Casals		3
Passatge Milans		3
Príncep de Bergara		2
Riera de la Creu		12
Roca i Umbert		3
Rosend Arús		7
Santa Anna		2
Sant Joan		3
Tarragona	7	2
Tecla Sala	7	4
<b>TOTAL CENTRE</b>	<b>110</b>	<b>189</b>
Aigües del Llobregat		5
Alegria		6
Bòbiles		12
Cortada	6	3
Diógenes		4
Doctor Ramon Solanich i Riera		3
El·lipse		3
Enginyer Moncunill	23	15
Finestrelles		3
Florida	4	6
Font		3
Garraf	14	
Llevant		4
Martí i Blasi		5
Masnou		20
Miraflores	91	16
Pedraforça		8



Piera		3
Primavera		7
Ponent	21	3
Renclusa		3
Torrent Gornal	30	12
<b>TOTAL LA FLORIDA</b>	<b>189</b>	<b>144</b>
Ctra. Collblanc	7	19
Trav. Collblanc		14
Trav. de Les Corts	9	9
Creu Roja		6
Dr. Jaume Ferran i Clua		5
Dr. Martí Julià	18	14
Francesc Layret	13	5
Guernica	18	
Llobregat		9
Mas		5
Onze Setembre	1	
Orient		6
París	14	9
Pérez Galdós		3
Pujós	12	18
Rafae Campalans		4
Riera Blanca		3
Torrent Gornal	26	12
<b>TOTAL COLLBLANC</b>	<b>118</b>	<b>141</b>
Albareda		4
Catalana, Rbla.		7
Dr. Martí Julià	34	14
Goya		3
Holanda		7
Joventut		3
Mare de Déu dels Desemparats		9
Montserrat	11	17
M. Jaume Busquets	6	4
Rafael de Campalans		23
Riera Blanca		9
Ronda Torrassa	10	5
Rosselló		3
Santiago Apòstol		3
<b>TOTAL LA TORRASSA</b>	<b>65</b>	<b>111</b>
Alhambra		2
Amadeu Torner		9
Àngel Guimerà		2
Aprestadora		20
Bacardí		5
Badalona		3



Blas Fernandez de Lirola	3
Buenos Aires	5
Carrilet	12
Castelao	22
Ciències	20
Coromines	6
Cultura	3
Enric Morera	3
Física	4
Gonçal Pons	3
Igualtat	3
Independència	5
Jansana	3
J. Verdaguer	8
Jerusalem	9
Lavinia	3
Martí i Codolar	6
Metre Carbó	4
Modern	3
Narcís Monturiol	9
Natzareth	9
Pi i Margall	7
Prat de la Manta	5
Riera Blanca	6
Santa Eulàlia	3
Santiago R. i Cajal	5
Unió	3
Uva	6
Victòria Kent	6
<b>TOTAL SANTA EULÀLIA</b>	<b>225</b>
Cornellà	3
Emigrant	5
Estronci	3
Llunàs	3
Rei en Jaume	3
Sanfeliu	8
Valeta	3
<b>TOTAL SANFELIU</b>	<b>28</b>
Albeniz	5
Amadeu Vives	3
Amapolas	7
Andorra	3
Antiga Travessera	8
Av. del Bosc	9
Belchite	3
Cervantes	5



Ctra. de Collblanc	4
Electricitat	7
Empúries	4
Floridablanca	3
General Manso	3
Gravina	5
Hierbabuena	10
Josep Molins	12
La Mina	11
Maladeta	11
Marcel·li Esquius	15
Mestre Serrano	4
Molí	3
Naranjos	9
Pere Pelegrí	5
Pubilla Cases	3
Rosa d'Alexandria	15
Severo Ochoa	25
Simancas	5
Tomás Giménez	12
Vinaròs	11
<b>TOTAL PUBILLA CASES</b>	<b>220</b>
Almadén	2
Batllori	4
Canigó	4
Carrilet	15
Ciutat Comtal	3
Esquadres	4
Estrella	3
Fabregada	3
Josep Tarradellas i Joan	7
Joan XXIII	3
Menéndez Pidal	4
Mestre Candi	4
Miquel Romeu	8
Muntanya.	3
Pau Sans	4
Ponsich	2
Rodés	6
Santiago de Compostel·la	3
Terra Baixa	4
Ventura Gassol	3
<b>TOTAL SANT JOSEP</b>	<b>89</b>
Catalunya	12
Ceravalls	3
Clavells	3



Garrofers	3
Granada	3
Isabel la Catòlica	3
Masnou	6
Mimoses	3
Menorca	3
Nord	3
Pins	3
Ponent	6
Teide	9
<b>TOTAL LES PLANES</b>	<b>60</b>
Aprestadora	3
Carmen Amaya	12
Joncs	5
Juan de Juanes	4
Vilanova	6
<b>TOTAL EL GORNAL</b>	<b>30</b>
Amèrica	10
Campoamor	3
Europa	18
Mare de Déu de Bellvitge	5
Marina	15
Portugal	4
França	4
Prat	4
<b>TOTAL BELLVITGE</b>	<b>63</b>

En quant als equipaments existents per a desenvolupar el servei, les places d'estacionament regulat estaran senyalitzades amb pintura en el terra i amb la corresponent senyalització vertical. Actualment es compte amb 58 parquímetres repartits a Can Serra, Granvia Sud, Collblanc, La torrassa, La Florida i Centre.

La gestió del servei de control de les zones d'estacionament regulat amb control horari es realitza actualment amb el següent personal:

- Un comandament, amb dedicació al 50%
- Un administratiu, amb dedicació al 50%
- Un cap d'unitat de controladors
- Un informador
- 9 controladors

Així mateix, el Servei de Mobilitat i Via Pública dedica també personal per a tasques de direcció i gestió general de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, més concretament:

- Un cap de negociat (nivell retributiu 4/21) al 70%
- Un inspector (nivell retributiu 6/16) al 25%
- Dos auxiliars administratius (nivell retributiu 8/13)





Determinades accions relacionades amb les zones d'estacionament regulat amb control horari , com és el cas de la recaptació de les monedes als parquímetres, es duen a terme mitjançant la contractació de tercers (empresa de seguretat privada dedicada a l'activitat del transport de fons).



### 3.- OBRES, BÉNS I INSTAL·LACIONS NECESSÀRIES PER A LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

#### 3.1.- Ampliacions en curs i futures ampliacions

Les 6.443 places d'estacionament regulat que conformen el servei encara no estan completament implementades.

El Ple de l'Ajuntament, en sessió de 24 de novembre de 2021, va aprovar el desplegament d'AIRE, Fase I, als barris de Collblanc, La Torrassa i Santa Eulàlia Est. Més tard, en sessió de 23 de març de 2022, va aprovar el desplegament d'AIRE, Fase II, als barris de Pubilla Cases i Sanfeliu.

L'ampliació de les AIRE a la Fase I suposarà augmentar els nombre de places actualment regulades, concentrant un total de 1.937 noves places als barris de Collblanc, La Torrassa i Santa Eulàlia Est.

	Zona verda	Zona blava	DUM	Total
Collblanc	250	8	0	258
La Torrassa	389	0	100	489
Sta. Eulàlia	889	145	156	1.190
<b>TOTAL PLACES</b>	<b>1.528</b>	<b>153</b>	<b>256</b>	<b>1.937</b>

L'ampliació de les AIRE a la Fase II suposarà augmentar les places actualment regulades, concentrant un total 1.885 de noves places als barris de Pubilla Cases i Sanfeliu.

	Zona	Zona blava	DUM	Total
Sanfeliu	459	14	19	492
Pubilla Cases	1.068	121	204	1.393
<b>TOTAL PLACES</b>	<b>1.527</b>	<b>135</b>	<b>223</b>	<b>1.885</b>

#### 3.2.- Recursos per a la implantació

##### 3.2.1.- Recursos materials

L'increment de parquímetres per abastar la planificació prevista a la Fase I serà de 51 parquímetres i de 29 per a la Fase II.

Atenent a la implantació teòrica de les AIRE a tota la ciutat, els càlculs proposen la necessitat de comptar amb uns 255 parquímetres. Aquesta quantitat variarà a la baixa atenent a la progressiva implantació mitjans telemàtics que permeten la gestió dels tiquets per part dels usuaris sense parquímetres.

Donat que la definició del nombre de places serà variable en el temps, per les futures actuacions urbanístiques, com ara el desenvolupament de tota la xarxa ciclable, ampliació de voreres amb problemes d'accessibilitat, illes de vianants, camins escolars, etc. també serà variable el nombre de places a disposició de les zones regulades.



Tanmateix, s'estima que, si finalment es decideix implementar AIRE a tota la ciutat, seran necessaris els següents senyals verticals, que inclouen d'inici de zona regulada, d'indicació de parquímetre i els d'indicació de tiquet.

<b>Senyalització vertical</b>	
Collblanc	144
Torrassa	132
Santa Eulàlia	366
Pubilla Cases	226
Sanfeliu	120
Centre	213
Sant Josep	160
La Florida	234
Les Planes	152
El Gornal	152
Bellvitge	291
Dte. Econòmic	276
Camí del Mig	228
<b>Total</b>	<b>2.694</b>

Pel que fa a la senyalització horitzontal, cada ampliació del nombre de places regulades comportarà la senyalització de cadascuna d'elles, que actualment es ve realitzant mitjançant pintura sobre el paviment.

### 3.2.2.- Recursos humans

Atenent als mecanismes actuals de control de les obligacions dels usuaris de les zones d'estacionament regulat amb control horari , cada ampliació del nombre de places d'estacionament regulat haurà de comportar un increment proporcional del nombre de controladors per tal de mantenir la intensitat i freqüència d'aquest control. En aquests termes, per atendre el control de la de la ciutat amb totes les AIRE projectades en els estudis, seria necessari comptar amb unes 34 persones dedicades a aquesta tasca. Aquesta quantitat pot variar atenent a la implantació d'equipaments tecnològics de control de l'ús de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari .

En aquest sentit, l'Ajuntament promourà la utilització d'aquestes tecnologies per tal de reduir l'increment de costos de personal en les successives ampliacions de les AIRE. Així, s'encarrega a la Comissió de Seguiment i Control del servei de zones d'estacionament regulat amb control horari la realització dels estudis i proves que s'escaiguin per tal de cercar una millor eficiència del servei mitjançant noves tecnologies i procediments; com per exemple:

#### *a) Sistemes SCAI*

Utilització de vehicles elèctrics o de molt baixes emissions dotats d'un sistema de captació automàtica d'infraccions (SCAI) i de localització de vehicles. Aquests



sistemes permeten la captació dinàmica de les infraccions, el tractament i enviament de les dades. Posteriorment aquestes infraccions es poden gestionar mitjançant App. Els vehicles, conduïts per un controlador, poden fer les diferents rutes de manera molt més ràpida i eficaç que amb rutes a peu.

*b) Millora de l'eficiència en la Distribució Urbana de Mercaderies i en els estacionaments de rotació.*

Donada l'alta densitat de població i la configuració urbanística de la ciutat, l'oferta d'espai disponible a la via pública per als vehicles és baixa. Això comporta sovint un mal ús de les zones DUM per part de vehicles no dedicats a la distribució de mercaderies. Cal per tant implementar un sistema de monitoratge automatitzat de les DUM que permeti conèixer a temps real l'ocupació de cadascuna de les places, el compliment del temps màxim d'estacionament i si el vehicle està autoritzat o no.

*c) Noves funcionalitats dels parquímetres*

La creació de llistes blanques/negres que es puguin modificar i actualitzar sense la intervenció del licitador dels parquímetres, que faria més eficient la gestió del servei.

El pagament en parquímetre informant de la matrícula, amb emissió del tiquet segons la tarifació que li correspon (resident, vehicle comercial, no resident, i altres tarifes que es puguin establir). El sistema hauria de permetre actualitzar la base de dades dels col·lectius (altes i baixes) de forma centralitzada i integrar-se a una plataforma de tercers per a la gestió de col·lectius. Els controladors haurien de poder comprovar en temps real tots els tiquets emesos per un parquímetre.



## 4.- ESTUDI ECONÒMIC FINANCER

### 4.1.- Introducció

Aquest apartat exposa el desenvolupament dels costos i els ingressos previstos en la gestió de les zones d'estacionament regulat amb control horari a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, en un escenari en el qual la situació s'ha vist modificada per les ampliacions previstes que han estat detallades a l'apartat anterior.

Considerant el fet que actualment aquest servei es presta a través de la societat La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals S.A., algunes de les dades relatives a costos prenen com a referència els generats actualment per aquest prestador del servei.

L'estudi dels ingressos es basa en les recaptacions realitzades fins a la data i l'estudi de la progressió esperada amb la propera ampliació esmentada en apartats anteriors.

### 4.2.- Objecte del servei a gestionar

Com ja s'ha exposat, actualment existeixen tres tipus de zones d'estacionament regulat: Blava (o de rotació), Verda (o preferent per a residents) i groga (o DUM). El tipus de control de cadascuna de les zones varia en funció de les seves especials característiques (comercial, residencial, i distribució de mercaderies) i de l'horari i els dies en què és efectiva aquesta regulació.

El nombre de places regulades pot oscil·lar d'un mes a un altre, ja que es tracta d'un element que forma part d'una configuració urbana dinàmica en la qual, per diversos motius, puntualment canvia la distribució de l'espai públic i, per tant, també de les places d'aparcament.

La definició de l'objecte del servei a l'inici del mateix (amb les concrecions fetes respecte de les ampliacions en curs) comprèn 6.443 places d'estacionament regulat, de les quals dues tercers parts verdes, d'aparcament preferent pels residents, un 14% blaves, de rotació, i un 21% per a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

	Zona verda	Zona blava	DUM	Total
Can Serra	731	44	25	800
Granvia Sud	428	81	15	524
Collblanc	234	126	141	501
La Torrassa	389	65	111	565
Sta. Eulàlia	889	145	225	1.259
Sanfeliu	459	14	28	501
Pubilla Cases	1.068	121	220	1.409
Centre		110	189	299
Sant Josep			89	89
La Florida		189	144	333
Les Planes			60	60
El Gornal			30	30
Bellvitge			63	63
<b>TOTAL</b>	<b>4.198</b>	<b>895</b>	<b>1.350</b>	<b>6.443</b>



### 4.3.- Despesa associada a la gestió del servei

#### 4.3.1.- Costos del servei abans de l'ampliació Fases I i II

Els **costos de personal**<sup>1</sup> dedicats als sistemes de control inclouen els sous, seguretat social i altres despeses socials (fons socials, vestuari, formació, vigilància de la salut, etc.) del personal dedicat directament a la gestió dels parquímetres i del control i denúncia a les zones d'estacionament regulat amb control horari, comptant com a referència la despesa pagada per La Farga (actual prestador del servei) per aquests conceptes per al següent personal:

- 0,5 lloc de cap de departament de mobilitat
- 0,5 lloc d'administratiu/iva
- 1 lloc de cap d'unitat de control
- 9 llocs de controladors
- 1 lloc d'informador/a
- 

Per a l'Àrea de convivència i seguretat, s'ha fet constar els costos de personal dedicats a aquest àmbit d'activitat des del Servei de Mobilitat i Via Pública:

- 1 cap de negociat (nivell retributiu 4/21) al 70%
- 1 inspector (nivell retributiu 6/16) al 25%
- 2 auxiliars administratius (nivell retributiu 8/13)

Els **lloguers i Canons** venen referides a un local que ha de fer les vegades d'oficina del personal dedicat al control de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari i zones d'estacionament regulat amb control horari, prenent com a referència el cost de quotes ordinàries de comunitat que actualment té el local del C. Mas 133, posat a disposició d'aquest personal per part de La Farga.

Els costos de **reparacions i manteniment** inclouen les despeses de manteniment dels parquímetres, així com el cost de la plataforma de comunicació dels mateixos i possibles reparacions de senyalització horitzontal i/o vertical. També altres reparacions menors que puguin ser necessàries al local que es fa servir com a base d'operacions i el manteniment del vehicle (actualment furgoneta elèctrica) que està adscrit a la prestació d'aquest servei.

Els costos de **subministraments** responen al consum d'aigua i electricitat del local que es fa servir com a base del servei.

En el concepte "**altres Serveis**" s'inclou la neteja tant dels parquímetres com del local, les despeses en telefonia (targetes SIM dels parquímetres) i els bons de transport utilitzats pels controladors.

---

<sup>1</sup> Els imports s'han calculat en funció de les taules salarials vigents per a cada exercici segons els convenis en vigor i que incorporen tots els conceptes del mateix, així com una estimació, si es considera necessària, per a hores extraordinàries. Per a cada exercici s'incorporen els increments retributius que per al personal del sector públic es determinin als Pressupostos Generals de l'Estat.



Atenent a la imputació de **costos indirectes** realitzada per part del prestador actual del servei (La Farga), els costos indirectes es calculen en 139.404,10 euros l'exercici 2021 i es preveu que ascendeixin a uns 162.674,04 euros el 2022<sup>2</sup>.

Els costos generals indirectes de l'Ajuntament imputables a aquest servei han estat de 105.915,38 euros pel 2021 i es preveu que siguin d'uns 117.486,82 euros per l'exercici 2022, resultant per tant un total de costos indirectes del servei AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari de 245.319,48 el 2021 i de 280.160,86 euros el 2022.

Els costos del servei AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari durant l'exercici 2021 van ser els que figuren en la graella que segueix, mentre que els relatius a l'any 2022 són una previsió atenent a les dades disponibles:

<b>COSTOS DEL SERVEI AIRE</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Personal sistemes de control	525.230,79	543.840,12
Personal àrea municipal gestora	110.305,22	112.511,35
Serveis exteriors <sup>3</sup>	169.335,37	176.144,74
Lloguers i Canons	1.370,40	1.540,00
Reparacions i Manteniment	77.241,76	95.846,60
Serveis Professionals		700,00
Primes Assegurances (Vehicles)	741,21	700,20
Serveis Bancaris		20,00
Subministraments	2.737,06	3.700,00
Altres Serveis	20.906,03	23.855,49
Recaptació parquímetres	10.013,53	10.500,00
Confecció i distribució distintiu residents	6.122,45	7.072,45
App pagament telemàtic	32.210,00	32.210,00
IVA	17.992,93	
Amortitzacions béns afectes al servei	46.388,36	46.388,36
<b>Total despeses directes</b>	<b>-851.259,74</b>	<b>-878.884,57</b>
<b>Total despeses indirectes</b>	<b>-245.319,48</b>	<b>-280.160,86</b>
<b>TOTAL COSTOS (directes + indirectes)</b>	<b>-1.096.579,22</b>	<b>-1.159.045,43</b>

Pel cas de gestió a través d'una empresa municipal o d'una licitació amb tercers, es calcula un cost per **Impost d'Activitats Econòmiques** entorn als 1.250,00 euros, i uns 420 euros en concepte d'altres taxes i tributs.

<sup>2</sup> Les despeses indirectes generals han estat quantificades, per l'exercici 2022, atenent a allò disposat a l'Art. 52è de les bases d'execució del pressupost de l'Ajuntament, prorratejant el total de despeses generals del prestador de servei (La Farga) al servei de control de les AIRE tot aplicant el criteri de persones equivalents dedicades al mateix.

<sup>3</sup> Per l'exercici 2021 les quantitats corresponents a l'IVA suportat pel prestador de servei consten desglossades, mentre que per a l'exercici 2022 estan incorporades a cadascuna de les partides que conformen l'epígraf de Serveis Exteriors.



#### 4.3.2.- Costos previstos després de les ampliacions Fases I i II

Es preveu una ampliació de costos d'un 2% per a les despeses de personal preexistents, i una previsió d'increment general de preus del 7'5% per a la resta de conceptes preexistents, resultant un **increment inflacionari** considerable.

Després de les ampliacions de Fase I i II està previst que el servei de control de l'estacionament regulat inclogui les 1.776 places actuals i hi afegeixi les 1.350 grogues de tota la ciutat i les 3.055 noves verdes i 288 noves blaves creades el 2022.

Pel que fa a l'increment de costos derivat del major nombre de places a controlar, es realitza la següent previsió:

- L'ampliació del **nombre de persones dedicades al control** de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, que passaran de les actuals 607 places blaves i 1,159 verdes a les properes 895 blaves i 4.214 verdes. Malgrat aquestes places gairebé es multipliquen per tres, no s'incrementarà proporcionalment el nombre de controladors (actualment 9), ja que es provaran millores tecnològiques i de mobilitat per fer més productiu aquest personal:
  - Increment de cost anual de costos de personal per doblar el nombre de personal de control (9 persones més): **+339.397,79€**, que inclouen sous, Seguretat Social i altres despeses socials.
  - Increment d'altres costos directament vinculats al nombre de personal de control (transport públic, telefonia, aigua i electricitat): **+ 13.366,40€**.
- La incorporació de dos vehicles elèctrics, que hauran de servir per a incrementar la mobilitat dels controladors i, al mateix temps, per a instal·lar sistemes automàtics de detecció de vehicles infractors:
  - Increment de cost anual de **+13.068,00€** (IVA inclòs) del rènting de dos turismes a 48 mesos.
- La incorporació de dos sistemes SCAI, de detecció automàtica de vehicles infractors, que aniran embarcats en els dos nous vehicles:
  - Increment de cost anual de **+17.424,00€** (IVA inclòs) per a disposar d'un sistema de múltiples càmeres que permet el control d'uns 30-35 quilòmetres de zona blava/verda cada dia amb un nivell d'efectivitat superior al 90%
- La utilització de tres motocicletes que incrementin la mobilitat i, per tant, la productivitat del personal de control:
  - Increment de cost anual de **+6.969,60€** (IVA inclòs) pel rènting dels tres vehicles.
- La incorporació de 80 nous parquímetres, passant dels actuals 60 als futurs 140,
  - Increment de la dotació d'amortització de **+41.793,60€** anuals.
  - L'ampliació d'aquests parquímetres no comportarà, en principi, increment de costos de recaptació de monedes, en tant que la capacitat contractada actualment és suficient per assumir les necessitats derivades de les ampliacions de Fase I i Fase II.
  - Increment de cost anual d'uns **+ 169.141,39€** derivats del manteniment dels nous parquímetres, de les llicències de software necessàries pel seu funcionament, de la seva neteja i de la resta de material que fan servir (targetes SIM, bobines paper, vals descompte, etc.), així com el cost de manteniment de la nova senyalització vertical necessàries per a les fases I i II.





- Es calcula que les ampliacions de les fases I i II aportin al voltant d'uns 22.500 nous usuaris residents, als quals s'haurà de confeccionar i lliurar el seu corresponent distintiu acreditatiu de la no subjecció al pagament de la taxa 2.12. Això suposarà un increment de despesa al voltant de **+50.152€**, arribant la despesa relacionada amb aquesta activitat gairebé als cinquanta-set mil euros anuals.
- A les dotacions d'amortització caldrà sumar **+6.596,27€** corresponents a les dotacions a 10 anys de la senyalització vertical,
- Pel que fa als costos indirectes, s'espera que es situïn al voltant dels 354.641€, comportant un increment de **+74.481€**.

<b>PREVISIÓ DE COSTOS DEL SERVEI (2023 i posteriors)</b>	
Personal sistemes de control	-896.132,19
Personal àrea municipal gestora	-114.761,57
Serveis exteriors	-409.592,38
Lloguers i Canons	1.540,00
Reparacions i Manteniment	249.487,35
Serveis Professionals	700,00
Primes Assegurances (Vehicles)	700,00
Serveis Bancaris	20,00
Subministraments	8.100,00
Altres Serveis	48.322,53
Recaptació parquímetres	11.287,50
Confecció i distribució distintiu residents	57.225,00
App pagament telemàtic	32.210,00
Amortitzacions béns afectes al servei	-93.388,47
<b>Total despeses directes</b>	<b>-1.513.874,61</b>
<b>Total despeses indirectes</b>	<b>-354.641,91</b>
<b>TOTAL COSTOS</b>	<b>-1.868.516,52</b>

Pel cas que el servei passi a gestionar-se per un tercer, es modificarien les quanties relatives als costos directes de personal de l'àrea municipal gestora, així com les referides a costos indirectes.

Més concretament, la no realització per part de l'àrea gestora municipal de les activitats d'atenció als usuaris ni les de confecció i distribució dels distintius de residents, comportarà la necessitat de què el gestor del servei contracti tres persones dedicades exclusivament a aquesta activitat, amb un cost aproximat de amb un cost de 40.709,12€ que inclouen sous, Seguretat Social i altres despeses socials.

#### 4.4.- Ingressos

La generació d'ingressos directes associades a aquest servei deriven de la recaptació de la taxa 2.12 *Reguladora de la taxa per estacionament públic de vehicles en la via pública de les AIRE i les zones d'estacionament regulat amb control horari.*



L'ajuntament ingressa de cada conductor que aparca en una plaça d'estacionament regulada com a verda o blava una quantitat de diners determinada a la referida ordenança fiscal 2.12. Aquesta quantitat és la resultant de multiplicar les hores (o fraccions) d'ocupació de la plaça en qüestió pels preus determinat a l'ordenança (segons quin sigui el cas). Actualment, les quanties establertes són les següents:

Taxes aprovades per l'Ordenança Fiscal 2.12	
Estacionament de vehicles en Zona Blava tipus 1	1,75 €/hora
Estacionament de vehicles en Zona Verda (Tarifa general. Per hora)	2,25 €/hora
Tarifa especial per a vehicles que disposin del distintiu de comerç expedit per l'Ajuntament	1,10 €/dia
Tarifa especial per a vehicles que disposin del distintiu expedit per l'Ajuntament que siguin propietat de familiars de primer grau de consanguinitat (pare/mare, fill/filla) dels residents	0,20 €/dia

La recaptació per aquest concepte pels darrers anys ha estat la següent:

Anualitat	Taxes
2021	773.524,88 €
2020	472.436,22 €
2019	876.723,52 €
2018	833.102,98 €

Cal tenir en compte la davallada en la recaptació per a l'exercici 2020, derivada de les restriccions a la mobilitat derivades de la crisi sanitària.

**Per a l'exercici 2021**, les restriccions, malgrat existir-hi, no van tenir un impacte tan important, malgrat les limitacions establertes a activitats comercials i d'oci van empènyer a la baixa l'ús de les zones d'estacionament regulat amb control horari i, per tant, la recaptació d'aquesta taxa.

En aquest sentit, els exercicis 2018 i 2019 són més representatius de la recaptació esperada per a exercicis futurs.

**Per a l'any 2022** es preveu posar en funcionament les noves places corresponents a les fases I i II d'ampliació durant el tercer trimestre de l'exercici. Amb aquestes previsions, es calcula que la recaptació anual podria superar el volum de l'exercici 2019 (que va ser de 875.120,09 €) i arribar o superar els 900.000 euros.

Atenent a la propera ampliació de les zones d'estacionament regulat amb control horari a altres barris de la ciutat, cal tenir en compte que la recaptació mitjana per plaça en zona blava i plaça en zona verda podrà variar atenent a la diferent configuració urbana d'unes i altres zones, la densitat de població, el nombre d'establiments oberts al públic i zones comercials, etc.

**A partir del 2023**, els càlculs permeten situar la xifra anual d'ingressos directes, a preus actuals, en l'entorn dels 1.551.000€ si es manté la recaptació mitjana per plaça de l'exercici 2019 i no es modifiquen les taxes. Malgrat el nombre de places d'estacionament regulat pràcticament es triplicaran amb les ampliacions que s'estan duent a terme (passant de 1.932 a 5.754) la prudència fa que les previsions de



recaptació en concepte de la taxa 2.12 només contemplin aquest increment d'ingressos directes entorn al 72%, en tant que la major part de les places creades no seran de pagament (zones grogues) o bé seran d'aquelles en què els residents no estan subjectes a pagament de la taxa (zona verda).

Previsió recaptació 2023		
AIRE ja existents		876.723,52 €
Sanfeliu		25.029,12 €
Pubilla Cases		147.046,08 €
Collblanc		203.400 €
La Torrassa		78.300 €
Santa Eulàlia		220.570,00 €
<b>Total</b>	<b>recaptació</b>	<b>1.551.068,72 €</b>

#### 4.5.- Sostenibilitat del servei. Anàlisi Cost/Benefici

##### 4.5.1.- Fins a l'exercici 2022

L'any 2021, amb uns ingressos de 773.524 euros i uns costos d' 1.096.579 euros, es va constatar un dèficit d'exploració per damunt dels tres-cents vint mil euros.

Per l'exercici 2022 es preveuen uns costos associats al servei de zones d'estacionament regulat amb control horari per un total de -1.159.045 euros i uns ingressos en concepte de recaptació de taxes d'uns 900.000 euros. El fet d'esperar uns majors ingressos i no estar planificat cap canvi en l'operativitat del servei que comporti més despesa de gestió, fa que s'espera una notable reducció del dèficit, que podria situar-se entorn als dos-cents seixanta mil euros.

	2021	Previsió 2022
Total despeses directes	-851.259,74 €	-878.884,57 €
Total despeses indirectes	-245.319,48 €	-280.160,86 €
<b>TOTAL COSTOS (directes + indirectes)</b>	<b>-1.096.579,22 €</b>	<b>-1.159.045,43 €</b>
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>+773.524,88 €</b>	<b>+900.000,00 €</b>
<b>RESULTAT ANUAL</b>	<b>-323.054,34 €</b>	<b>-259.045,43 €</b>

Aquests dèficits queden compensats tant pels beneficis socials, pels produïts en l'àmbit de la mobilitat i per d'altres impactes positius que el servei tindrà en les finances municipals, en generar-se ingressos indirectes derivats de l'existència de les AIRE (disminució del volum de deutors, millora en la recaptació de l'IVTM, ingressos per sancions d'incompliments de les normes d'ús de les zones d'estacionament regulat amb control horari).

Així doncs, per al present exercici 2022 es preveu un dèficit d'uns cent mil euros, que es veuran compensats amb els beneficis socials i de mobilitat, així com amb una major



recaptació per IVTM entorn als 60.000 euros i de més de 200.000 euros per sancions administratives als usuaris de les zones d'estacionament regulat amb control horari.

#### 4.5.2.- Exercici 2023 i successius

La previsió d'ingressos per recaptació de la taxa AIRE per al 2023, ja implementades les noves places d'estacionament regulat als barris de Collblanc, La Torrassa, Santa Eulàlia, Sanfeliu i Pubilla Cases, és d'uns 1.551.068 euros, mentre que els costos del servei poden arribar a sumar uns 1.868.516 euros.

S'espera per tant que, si es continués amb l'actual sistema de gestió per encomana, amb les imminents ampliacions de places d'estacionament regulat i amb la introducció de mitjans que permetin incrementar la productivitat del personal de control, el dèficit generat pel servei no s'incrementi de forma proporcional al cost del servei respecte de l'exercici 2021 i anteriors, esperant que no superi els 320.000 euros.

Previsió de resultats 2023 i següents	
Total despeses directes	-1.513.874,61 €
Total despeses indirectes	-354.641,91 €
<b>TOTAL COSTOS (directes + indirectes)</b>	<b>-1.868.516,52 €</b>
<b>TOTAL INGRESSOS</b>	<b>1.551.068,72 €</b>
<b>RESULTAT ANUAL</b>	<b>-317.447,80 €</b>

En tot cas, el dèficit quedarà compensat pels beneficis no quantificables econòmicament expressats anteriorment així com per una major recaptació de l'IVTM (entorn als 423.000 euros) i per sancions administratives (d'uns 600.000 euros) que no es produïrien cas que no existís cap zona d'estacionament regulat amb control horari a La ciutat.

Efectivament, durant els anys precedents, amb un parc de 607 places blaves i 1.159 verdes, es va generar una mitjana anual d'ingressos de **sancions administratives** derivades d'infraccions a les zones d'estacionament regulat amb control horari per recaptació voluntària de 59.995'88 euros. Pel que fa a la recaptació en via executiva, malgrat no es disposen de dades desglossades, les estimacions permeten aportar un càlcul aproximat d'una recaptació anual mitjana de 153.571 euros. Vist l'anterior, resulta una recaptació anual per sancions de 213.566 euros per denúncies derivades de la mala utilització de 1766 places blaves i verdes, amb una mitjana de 120'9 euros per cada plaça. Vist l'anterior, durant el 2023 es calcula que les sancions derivades de l'incompliment de les normes d'ús de les places d'estacionament regulat blaves i verdes podrien comportar una recaptació efectiva entorn dels 600.000 euros anuals per aquest concepte.

De la mateixa forma, s'esperen uns ingressos diferencials (no existirien cas que no hi hagués cap zona d'estacionament regulat amb control horari a la ciutat) de la **recaptació per l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica (IVTM)** partint de la premissa contrastada de què l'existència de zones verdes en un barri comporta un



major nombre de vehicles censats en el mateix que, de no ser així, tributarien en un altre municipi. Amb la implantació d'una AIRE al barri de Residencial Granvia es va constatar un increment de les domiciliacions de vehicles en aquesta zona d'un 21'5%. Pel cas de les zones d'estacionament regulat amb control horari ja implementades, es calcula que en els darrers anys s'està efectuant un major ingrés anual entorn als 60.975 euros, mentre que s'espera que l'augment de recaptació anual per aquest concepte als nous barris en els que s'implantaran AIRE amb la Fase I i Fase II estigui entorn als 423.000 euros.

A més, els propietaris de vehicles dels barris a on existeixin zones d'estacionament regulat amb control horari necessiten d'un distintiu que acredita la seva condició de veïns per tal de ser considerats nom subjectes al pagament de la taxa d'estacionament en les anomenades zones verdes. Per a obtenir aquest distintiu, a part de tenir el vehicle censat a la ciutat (i tributar per tant l'IVTM a L'Hospitalet de Llobregat), han d'**estar al corrent de pagament** de totes les seves obligacions amb l'Ajuntament. Es genera per tant un important incentiu econòmic per a que els veïns que, de forma recurrent aconseguen evitar el cobrament per via executiva de les sancions de trànsit del seu vehicle passin a abonar-les en haver de comptar amb el distintiu de resident de zona verda per a evitar el pagament diari de la taxa d'estacionament al seu barri.



## 5.- ELECCIÓ DE LA FORMA DE GESTIÓ

### 5.1.- Formes i modalitats de gestió dels serveis públics en general i del servei de zones d'estacionament regulat amb control horari en particular

L' LBRL, en la redacció donada per la LRSAL, estableix en el seu article 85 que:

*“ 2. Los servicios públicos de competencia local habrán de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente de entre las enumeradas a continuación:*

*A) Gestión directa:*

*a) Gestión por la propia Entidad Local.*

*b) Organismo autónomo local.*

*c) Entidad pública empresarial local.*

*d) Sociedad mercantil local, cuyo capital social sea de titularidad pública.*

*Solo podrá hacerse uso de las formas previstas en las letras c) y d) cuando quede acreditado mediante memoria justificativa elaborada al efecto que resultan más sostenibles y eficientes que las formas dispuestas en las letras a) y b), para lo que se deberán tener en cuenta los criterios de rentabilidad económica y recuperación de la inversión.*

*Además, deberá constar en el expediente la memoria justificativa del asesoramiento recibido que se elevará al Pleno para su aprobación en donde se incluirán los informes sobre el coste del servicio, así como, el apoyo técnico recibido, que deberán ser publicitados. A estos efectos, se recabará informe del interventor local quien valorará la sostenibilidad financiera de las propuestas planteadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.*

*B) Gestión indirecta, mediante las distintas formas previstas para el contrato de gestión de servicios públicos en el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre”.*

### 5.2.- Gestió directa

La primera modalitat de gestió per la pròpia entitat local té, al seu torn, dues variants. La gestió per part de l'Administració ordinària, és a dir, per algun dels òrgans auxiliars de l'organització municipal; o bé per un òrgan especialitzat, segons que preveu l'article 253 del TRLMC.

La LRSAL també ha modificat la discrecionalitat de seleccionar dins de les diverses modalitats de gestió directa. L'article 85.2 de la LBRL preveu que únicament es podrà acudir a les fórmules d'entitat pública empresarial local (EPEL) i de societat mercantil amb capital íntegrament públic quan quedi acreditat mitjançant memòria justificativa elaborada a aquest efecte que resulten més sostenibles i eficients que les modalitats de prestació mitjançant un organisme autònom local o la gestió indiferenciada per la pròpia entitat local.



Existeix una mena de presumpció *iuris tantum* legal, en favor de la gestió directa o mitjançant organisme autònom, en el sentit de considerar-les més sostenibles i eficients que la resta de les maneres. Aquesta presumpció es pot desvirtuar, acreditant-ho en el respectiu expedient administratiu, mitjançant l'aplicació de criteris de rendibilitat econòmica i recuperació de la inversió, així com de sostenibilitat financera, que resulta més convenient acudir a les figures d'una societat mercantil local o una EPEL.

Aquesta prelación en les maneres de gestió directa es va impugnar per part de l'Assemblea d'Extremadura, en entendre que es vulneraven tant les competències autonòmiques com l'autonomia local. No obstant això, el Tribunal Constitucional, mitjançant STC 41/2016, de 3 de març de 2016 (RTC 2016\41, ponent Don Andrés Ollero Tassaraha, avalat la seva constitucionalitat, considerant en el seu FJ 4t que la nova ordenació bàsica respon a la finalitat d'evitar la proliferació de personificacions instrumentals o, més precisament, d'assegurar la sostenibilitat financera i eficiència de les quals es creuen; amb independència de l'eficàcia real de l'instrument, expressa una opció, no sols legítima, sinó estretament vinculada a determinats mandats constitucionals (arts. 31.2, 103.1 y 135 CE) i que, quant a l'autonomia local, si bé es condiona en cap cas es vulnera, puix que els ens locals conserven amplis espais d'opció organitzativa.

En tot cas, només es poden emprar l'entitat pública empresarial local o la societat mercantil local quan quedi acreditat, en la Memòria justificativa, que són més sostenibles i eficients que la gestió per la pròpia entitat local o per organisme autònom, amb criteris de rendibilitat econòmica i recuperació de les inversions. A aquests efectes, l'expedient ha de comptar amb un informe de l'Interventor sobre sostenibilitat financera, de conformitat amb allò que preveu l'article 4 de la Llei Orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera.

Tanmateix, en el cas del servei d'AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, el seu caràcter eminentment material i tècnic, l'eficiència i la sostenibilitat no aconsellen ni la gestió per la mateixa entitat local, ni que sigui per mitjà d'un òrgan especialitzat, ni per organisme autònom. En aquests sentit, les raons que van aconsellar l'encomana de gestió d'aquest servei a la Societat d'Aparcaments i Serveis, SA, el 1992, a L'H, SPM, SA, el 2004, i a La Farga el 2012, són les mateixes que ara aconsellen la descentralització funcional del mateix servei municipal en aquesta Societat municipal. En definitiva, està prou acreditada l'eficàcia, l'eficiència i la sostenibilitat d'aquesta descentralització funcional per una experiència de quasi bé trenta anys.

En tot cas, està sobradament justificat que, per a la prestació d'un servei essencialment material i tècnic, les millors formes de gestió directa són l'entitat pública empresarial o la societat mercantil de capital íntegrament públic. Al seu torn, entre aquestes dues modalitats, la naturalesa d'entitat de dret públic que actua en règim de dret privat de la primera (article 103.1 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic) fa que resulti idònia quan, a més de la gestió del servei, ha d'exercir algunes potestats administratives, com ara atorgar llicències i autoritzacions, practicar inspeccions o imposar sancions. Però com que aquest no és el cas de la gestió material del servei de zones d'estacionament regulat amb control horari, entre les modalitats de gestió directa, la més apropiada és la societat mercantil de capital íntegrament públic que, en el cas de l'Hospitalet de Llobregat I la seva empresa municipal La Farga, a més, ja està constituïda i gestionant satisfactòriament aquest servei des de fa prop de deu anys.



### 5.2.1.- Consideracions jurídiques

Una de les formes possibles per gestionar un servei públic és constituir una societat mercantil local. La creació d'una societat mercantil local es una decisió de caràcter organitzatiu, en virtut de la qual la gestió directa s'atribueix a una entitat pròpia municipal. És un supòsit del que es coneix com a descentralització funcional, és a dir, l'opció per crear una entitat amb personalitat jurídica diferenciada de la de l'Ajuntament, de naturalesa mercantil, per raons d'eficàcia i eficiència.

Segons aquest precepte, cal entendre que l'acord de l'òrgan local competent de creació d'una entitat pública o d'una societat mercantil de capital íntegrament públic per a la gestió d'un determinat o determinats serveis públics autoritza a aquest ens o societat pública a la prestació del servei o serveis que constitueixen el seu objecte social, sense subjecció a la legislació de contractes públics, sempre i quan la prestació l'efectuï per sí mateixa, sens perjudici de la contractació de les obres, subministraments i serveis necessaris.

Ara bé, si puntualment a l'Administració matriu li cal alguna obra, subministrament, servei o actuació que, sense constituir l'objecte social d'un ens de gestió directa, té relació amb aquest objecte, pot encarregar-li la seva realització concreta, com opció alternativa a la contractació a tercers de l'obra, subministrament o servei en aplicació de la Llei 7/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic (LCSP). En aquest segon cas si ens trobaríem amb un encàrrec de gestió, donat que un entitat de gestió directa pot també actuar puntualment com a mitjà propi de l'Administració matriu. Ha de complir, això sí, els requisits que imposa l'article 17.1 de la Directiva 2014/23/UE si el mitjà propi ho és d'una sola Administració matriu, o 17.3 si ho és d'un ens associatiu, condicions que transposa l'article 32 de la LCSP.

La distinció entre ens de gestió directa i ens que, a més de tenir per objecte la gestió directa de determinada competència o servei públic, és mitjà propi o servei tècnic de l'Administració matriu, la trobem a l'Informe de la JCCAC 1/2019, de 13 de març, sobre una empresa municipal de Reus. Així, a l'hora de computar si els ingressos rebuts dels usuaris del servei públic prestat per una empresa municipal computen en el 80% de l'activitat per a l'Administració matriu o en el 20% de l'activitat de mercat, clarament s'inclina -com d'altra banda sembla evident- per lo primer:

*“... en la mesura que aquest servei públic el gestiona, no amb motiu d'un encàrrec rebut com a mitjà propi de l'ens municipal que l'ha creat, sinó com a activitat pròpia per a la qual va ser creada.”*

I segueix dient l'Informe 1/2019 de la JCCAC:

*“En aquest sentit, cal recordar que la Directiva 2014/24/UE distingeix entre els contractes públics entre entitats del sector públic, regulats al seu article 12 (art. 17 de la Directiva 2014/23/UE de concessions) -tot i que com ja s'ha dit per excloure'ls del seu àmbit d'aplicació-, i atribució de funcions a uns ens, qüestió organitzativa no regulada per la Directiva. Així es disposa a l'article 1.6 de la Directiva (i art. 1.4 de la Directiva de concessions), en el qual s'assenyala que els acords, les decisions i altres instruments jurídics mitjançant els quals s'organitza la transferència de competències i responsabilitats per exercir funcions públiques entre poders adjudicadors o agrupacions dels mateixos i que no preveuen que es doni retribució per l'execució d'un*





*contracte, es consideren un assumpte d'organització interna de l'Estat membre de què es tracti i, en aquest sentit, de cap manera es veuen afectats per la present Directiva.”.*

*(...)*

*“En definitiva, cal distingir, d'una banda, el supòsit que es creï una entitat per a l'exercici d'una determinada competència que se li atribueix, cas en el que la realització d'activitats per a dit exercici ja no s'ha de vehicular per la via d'encàrrecs com a mitjà propi; i de l'altra banda, el cas que es creï una entitat que, malgrat tenir personificació jurídica diferenciada de l'ens que l'ha creada i la controla n'és un mitjà propi d'aquest (...) . En el primer dels supòsits exposats, en el cas que una entitat creada per a l'exercici d'una determinada competència que se li atribueix, es volgués també configurar com a mitjà propi per encarregar-li la realització d'altres serveis diferents a aquell que constitueix el seu objecte -que, com s'ha dit no s'ha d'articular per la via d'encàrrecs, sinó que s'ha d'exercir com a competència pròpia que és de l'entitat creada-, en el càlcul del percentatge de l'activitat, per analitzar la concurrència del requisit per ser mitjà propi, fet sobre la base del volum total de negoci de l'entitat, es podrien computar dins del 80% els ingressos percebuts, si escau, per les persones usuàries dels serveis que conformen la seva activitat per atribució del poder adjudicador que la controla.”*

I en l'Informe 5/2019, de 30 de maig, de la mateixa JCCAC, sobre Aigües de Manresa, SA -AMSA-, es ve a dir el mateix:

*“Per tant, d'acord amb la doctrina i jurisprudència de la UE, quan una entitat pública, o varies entitats públiques (cas d'AMSA), decideixen transferir les seves competències per a l'exercici d'una funció pública a una altra entitat que disposa d'autonomia decisòria i financera per exercir-la com a pròpia s'estarà, en principi, davant d'un acte d'organització interna comprès en l'àmbit de la llibertat dels Estats membres, que queda al marge de la normativa de la Unió en matèria de contractació pública.*

*Així, cal distingir el supòsit de gestió directa d'un determinat servei públic local de competència d'una entitat local a través d'una entitat instrumental, dels supòsits en els quals l'entitat local encarrega a una entitat instrumental la mera prestació d'un servei o activitat econòmica concreta. En el primer cas, el que s'atribueix és la competència per la gestió d'un servei públic que comporta el desenvolupament d'un conjunt d'activitats que són necessàries per prestar-lo.*

*(...)*

*Per tant, la gestió directa per part d'una entitat instrumental d'un servei públic és un supòsit diferenciat del d'encàrrecs de prestacions a una entitat que és mitjà propi d'una entitat local, de manera que l'entitat instrumental no ha de tenir, per a l'exercici de la competència transferida, que és la pròpia gestió d'un servei públic, la consideració de mitjà propi de l'entitat local que li atribueix.”*

En el mateix sentit, l'Informe de la Junta Consultiva de Catalunya 9/2019 de 3 de octubre, va establir el següent:

*“Des de l'alcaldia de l'Ajuntament de Figueres es planteja si una societat municipal porta a terme la gestió d'un servei per tenir atribuïda la competència, de manera que no procedeix la declaració de mitjà propi ni articular la prestació del servei per via d'encàrrecs, o si per contra, en totes aquelles activitats que el Estatuts consideren que l'entitat és mitjà propi i servei tècnic de l'Ajuntament de Figueres, tot i també configurar el seu objecte social, cal fer un encàrrec de gestió per part del poder adjudicador. Aquesta qüestió ja ha estat analitzada recentment per aquesta Junta Consultiva, i s'ha conclòs que les entitats locals poden prestar directament serveis públics locals de llur*



*competència a través d'una entitat instrumental, a la qual atribueixin la competència per a la seva gestió, sense que sigui necessari que aquesta entitat tingui, per a l'exercici de la competència atribuïda, la consideració de mitjà propi. Així, havent analitzat la delimitació de l'atribució de competències per a la gestió directa de serveis públics del supòsit d'encàrrec de prestacions a mitjans propis personificats, aquesta Junta ja ha recordat la necessitat de distingir el supòsit de gestió directa d'un determinat servei públic local competència d'una entitat local a través d'una entitat instrumental –en el cas que s'atribueix la competència per a la gestió d'un servei públic que comporta el desenvolupament d'un conjunt d'activitats i d'actuacions que són necessaris per prestar-lo–, dels supòsits en què l'entitat local encarrega a l'entitat instrumental la simple prestació d'un servei o la realització d'una activitat econòmica concreta.*

*Per tant, cal respondre a la qüestió plantejada en el sentit que si una empresa gestiona un servei per tenir atribuïda la competència en virtut de la seva norma de creació o d'un altre títol, tal com es desprèn de la petició d'informe –en la mesura que l'entitat gestonaria el servei com a activitat pròpia per a la qual va ser creada (tenint en compte que són activitats que conformen l'objecte social) i no amb motiu d'un encàrrec rebut com a mitjà propi del poder adjudicador que l'ha creat–, la gestió del servei per part d'aquesta societat prové de dita atribució, sense que es requereixi, ni procedeixi, un encàrrec com a mitjà propi, ni cap altre títol habilitant”.*

Aquesta doctrina sobre el significat de la creació d'uns ens instrumental i la seva diferència de l'encàrrec de gestió a un mitjà propi ha estat recollida de forma clara i precisa en la Instrucció de l'Ajuntament de Barcelona “Instrucció relativa a la descentralització funcional i als Mitjans propis de l'Ajuntament de Barcelona”, de 30 de juliol de 2018. Aquesta Instrucció diu:

*“L'article 32.1 LCSP regula l'execució directa per part de poders adjudicadors (cas de l'Ajuntament de Barcelona) de prestacions pròpies de contractes d'obres, subministraments, serveis, concessió d'obres i concessió de serveis a través de mitjans propis a canvi d'una compensació tarifària.*

*Tanmateix, aquesta no és l'única forma d'autoprovisió de serveis o d'execució directa de competències i serveis municipals. El nostre dret positiu també regula la transferència de competències a entitats instrumentals dependents o vinculades a l'Ajuntament que constitueixen un supòsit de descentralització funcional, que és una forma de gestió directa d'un servei o exercici d'una funció, a través d'una persona jurídica diferenciada creada per decisió unilateral de l'Ajuntament –en el nostre cas-, l'àmbit d'actuació de la qual està determinat per les previsions dels seus estatuts relatives al seu objecte social.*

*En les relacions entre els diferents ens que conformen el sector públic municipal, per una banda, i l'entitat o societat inserida també en aquest sector públic i que constitueix un supòsit de descentralització funcional, d'altra, no existeix l'onerositat pròpia d'un contracte sinó que ens trobem davant d'una decisió voluntària adoptada pel Consell Municipal en exercici de la potestat d'autoorganització i destinada a personificar un servei o branca d'activitat de l'Administració.*

*En virtut d'aquesta decisió, quan l'entitat instrumental, funcionalment descentralitzada, actua dins del seu objecte social en exercici de les facultats conferides estatutàriament no opera en base a l'art. 32 LCSP i com a mitjà propi, sinó que assumeix, a tots els efectes i com a pròpies, les funcions transferides i la prestació dels serveis assignats. Aquesta atribució té caràcter exclusiu i indefinit, malgrat que no és permanent i immutable, sinó que és susceptible de ser revocada o modificada mitjançant la modificació estatutària corresponent.*



*Per tant, cada cop que ens trobem davant d'una activitat que de manera prèvia s'ha assignat a través dels estatuts a un ens instrumental no podem parlar de l'existència d'un encàrrec a mitjà propi ni, en conseqüència, elevar propostes en aquest sentit a la Comissió de Govern.*

*La decisió organitzativa a través de la qual es materialitza la descentralització funcional resta exclosa de l'àmbit d'aplicació de la Directiva 2014/24/UE que al seu article 1.4 estableix que "(...) la presente Directiva no afectará a la decisión de las autoridades públicas de decidir si desean asumir ellas mismas determinadas funciones públicas, en qué forma y en qué medida, en virtud del artículo 14 del TFUE y del Protocolo núm. 26."*

### 5.2.2.- La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals, SA com a ens instrumental de l'Ajuntament

D'acord amb la doctrina de la Junta Consultiva de Contractació i amb el que s'afirma en la Instrucció de l'Ajuntament de Barcelona podem concloure que en el cas de La Farga ens trobem davant d'un supòsit de descentralització funcional.

La Farga és una entitat instrumental, funcionalment descentralitzada, que actua dins del seu objecte social en exercici de les facultats conferides estatutàriament, i no opera en base a l'art. 32 LCSP com a mitjà propi, sinó que assumeix, a tots els efectes i com a pròpies, les funcions transferides i la prestació dels serveis assignats.

La Farga exerceix les competències que li han estat atribuïdes per l'Ajuntament en l'acord de la seva creació i que consten en els seus estatus. En els Estatus, última reforma de 26 de novembre de 2013, l'article 2 defineix el seu objecte social, i la lletra f) fa referència a:

*"f) Les activitats relacionades amb el servei d'aparcament i la millora urbana, mitjançant instruments de control de l'aparcament i del trànsit de vehicles, com son: el servei de retirada de la via pública de vehicles amb la grua municipal, la gestió del control de l'estacionament de vehicles a les zones delimitades a la via pública ( zones blaves i àrees verdes) o qualsevol altre mitjà de millora de la circulació urbana que l'Ajuntament de l'Hospitalet pugui encomanar a la societat".*

### **5.3.- Gestió indirecta**

Les modalitats de gestió indirecta les remet l'article 85.2 de la LBRL/LRSAL a les de contractació de serveis públics de la Llei de Contractes del Sector Públic, en l'actualitat, la LCSP. En aquesta Llei les modalitats de gestió de serveis públics han quedat reduïdes a dues, la concessió dels articles 15 i 284 a 297; i la societat d'economia mixta que, tanmateix, està regulada al final de la Llei, a la Disposició Addicional 22<sup>a</sup>. En aquesta DA queda clarament establert que l'objecte de l'empresa mixta és la concessió d'un servei públic, en favor de la societat mercantil prèviament constituïda amb aquesta finalitat. Per tant i llevat la participació pública en el capital social, en realitat no hi ha diferències substancials entre una i altra modalitat de gestió indirecta. En tot cas, la participació privada en el capital de la societat d'economia mixta ha de ser objecte de licitació.



Cal tenir esguard que els articles 258 a 268 del TRLMC, que regulaven les diferents modalitats de gestió indirecta dels serveis públics locals –entre elles, la concessió i la societat d'economia mixta– van ser derogats per la Llei 16/2015, de 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica. I coherentment també cal donar per derogats els articles concordants del ROAS, del 228 a 296. Tanmateix, atesa la poca regulació estatal que hi ha sobre les societats d'economia mixta, els articles 282 a 296 del ROAS constitueixen encara una bona *guia* del règim jurídic d'aquestes societats, en tot allò que no sigui contrari a la legislació estatal de contractes del sector públic.

L'article 85.2 de la LBRL no estableix cap criteri d'elecció entre aquestes dues modalitats, ni tampoc entre les modalitats de gestió directa o indirecta, llevat de la general, és clar, de que cal justificar la major sostenibilitat i eficàcia de la modalitat escollida. L'article 284 de la LCSP disposa que es poden gestionar indirectament per concessió els serveis de titularitat pública que siguin susceptibles d'explotació econòmica per part d'un particular. Aquesta explotació econòmica privada es caracteritzava pel risc i ventura del concessionari i actualment pel seu risc operacional, imposat per la Directiva 2014/23/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2014 , relativa a l'adjudicació de contractes de concessió –Directiva 2014/23/UE–.

### 5.3.1.- Concessió de servei públic i risc operacional

Com hem avançat, la Directiva 2014/23/UE i, en la seva transposició, la LCSP han substituït el concepte clàssic de risc i ventura del concessionari pel de risc operacional.

Molt s'ha escrit i discutit sobre aquest nou concepte de risc operacional, en el sentit de si és aplicable a bona part dels serveis públics. Tan és així que el propi legislador espanyol, ha regulat (article 312 de la LCSP) una especialitat de contracte de serveis – els que comporten prestacions directes en favor de la ciutadania– que, de fet, consisteix en una concessió de serveis sense risc operacional, puix que admet inversions i, més enllà de la durada de cinc anys del contracte de serveis, la que calgui per recuperar les inversions (article 29.4 de la LCSP). La gran diferència entre la concessió i aquest contracte de serveis és, precisament, que a efectes pressupostaris i comptables, les inversions ho són de l'Administració i no queden externalitzades en el contractista. En tot cas, no sembla que les inversions hagin de ser significatives en la gestió del servei d'AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari.

Segons l'article 29 de la LCSP la durada màxima, tant de les concessions com de les societats d'economia mixta, és de quaranta anys. El termini concret cal justificar-lo en funció del temps que es calculi com a raonable per recuperar les inversions en obres a realitzar pel concessionari, junt amb un rendiment sobre el capital invertit, tenint en compte les inversions necessàries per assolir els objectius contractuals específics.

La sostenibilitat financera de les concessions de serveis, com les d'obres, troba suport en l'ampli règim de finançament privat que regulen els articles 271 a 277 de la LCSP: emissió d'obligacions, incorporació a títols negociables dels drets de crèdit, hipoteca de la concessió i crèdits participatius. Algunes d'aquestes formes de finançament



també les poden emprar les entitats públiques empresarials i les societats mercantils públiques; però altres és més difícil o impossible, com ara l'hipoteca de la concessió.

### 5.3.2.- Societat d'economia mixta

Al contrari de la Llei de Contractes del Sector Públic de 2007, del seu Text Refós de 2011 i de la legislació anterior tant de contractació pública com de règim local, a la LCSP, la societat d'economia mixta no es regula com un contracte, sinó que a la Disposició Addicional 22ª es contempla com una societat mercantil l'objecte de la qual és una concessió d'obres o de serveis.

La gran diferència de l'empresa mixta de la legislació anterior de contractes amb la que hem conegut fins ara és que la LCSP imposa que la participació pública en el capital ha de ser majoritària. Aquesta participació pública majoritària imposa al seu torn que l'empresa resti subjecta a la LCSP, en virtut del seu article 3.1.h).

En tot cas, la participació privada ha de ser objecte d'un procediment de licitació pública equivalent al que s'empraria per a l'atorgament d'una concessió, sens perjudici és clar dels supòsits d'excepció licitatòria.

### **5.4.- Gestió directa versus gestió indirecta. Gestió indirecta o contracte de serveis**

Com s'ha avançat, el criteri general que estableix l'article 85.2 de la LBRL/LRSAL a l'hora d'elegir una modalitat de gestió, directa o indirecta, és la sostenibilitat i l'eficiència. Tanmateix i durant el darrers anys s'ha iniciat i es manté un debat sobre la superioritat de la gestió directa sobre la indirecta. Aquest debat utilitza, habitualment, una dicotomia errònia com és la de qualificar la primera com a gestió pública i la segona com a gestió privada, com si la gestió indirecta fos una forma de privatització dels serveis públics. Res més lluny de la realitat, puix que la gestió indirecta dels serveis públics no deixa de ser pública i, fins i tot, disposa de mecanismes legals de control públic molt més precisos que els que hi ha entre una Administració i les seves empreses.

En el cas del servei d'AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, la seva gestió indirecta per concessió o empresa mixta presenta més inconvenients.

- En primer lloc, el fet que les inversions en obres no són significatives treu interès a aquesta forma de prestació. I segonament, seria difícil justificar el risc operacional del contractista. En aquest sentit, les característiques d'aquest servei no s'acaben d'ajustar a l'esmentat contracte especial de serveis a la ciutadania de l'article 312 de la LCSP i, altrament, perquè segons el que s'exposa seguidament i d'acord amb allò establert a l'article 284 de dita llei, en cap cas no es poden prestar mitjançant concessió de serveis els que impliquin l'exercici de l'autoritat inherent als poders públics.

- En segon lloc, l'especialitat de les activitats relacionades amb les AIRE que ha adquirit l'Ajuntament al llarg dels anys, contraposada a la manca d'empreses privades dedicades a aquesta activitat. El fet que es tracti d'un àmbit en el qual cal personal



uniformat, funcions d'atenció i informació concreta però també generalista a la ciutadania en la via pública, la coordinació permanent del personal de control amb les dotacions de la Guàrdia Urbana, i l'exercici de la competència de denúncia d'infraccions administratives, han portat al llarg dels anys que siguin les corporacions locals i no empreses privades les que hagin anat acumulant experiència i especialització en la gestió d'aquest servei.

- Per últim, la gestió directa permet una capacitat de resposta i reacció molt més ràpida que la gestió indirecta. La prestació d'aquest servei ve condicionada per la definició de les places d'aparcament que estan regulades, essent aquesta una realitat dinàmica i constantment canviant. Efectivament, els carrers de les ciutats pateixen, any rere any, modificacions en la seva definició, traçat, distribució d'usos, etc. Aquesta realitat s'ha vist clarament exemplificada en els darrers anys, en què en la major part dels carrers de la ciutat de l'àrea metropolitana de Barcelona s'han dut a terme obres d'ampliació de les voreres per a facilitar els itineraris de vianants, sovint a costa de disminuir un rellevant nombre de places d'estacionament. El mateix ha passat a causa de la molt notable ampliació dels quilòmetres de carrils per a ús de bicicletes i vehicles de mobilitat personal. Aquesta realitat canviant de l'objecte de l'activitat també està patint canvis importants en l'actualitat amb la multiplicació dels serveis de distribució de mercaderies relacionats amb la compra online, que fan necessària la implementació de zones DUM en llocs en què fins ara no havien estat necessàries.

Les necessitats de la ciutat són canviant, el que fa que la distribució dels espais als seus vials s'ha d'adaptar constantment als mateixos, inclosa la classificació de les places d'estacionament. Aquestes variacions sempre podran ser ateses d'una forma més àgil mitjançant la gestió directa que no pas amb les fórmules de la gestió indirecta, en què les obligacions jurídiques entre les parts tenen procediments de modificació que sens dubte alenteixen l'adequació del servei als canvis dels usuaris de la via pública.

En aquest sentit, l'informe núm. 1417 del Tribunal de Cuentas, "Informe de fiscalización de las tasas y precios públicos de los ayuntamientos de municipios de población superior a 500.000 habitantes, ejercicio 2017", posa de manifest com, de cinc ciutats analitzades, en el cas de tres d'elles, Barcelona, Madrid i Màlaga, els serveis públics d'estacionament de vehicles es gestionen per societats municipals.

### **5.5.- La sostenibilitat i l'eficiència com a criteris rectors de l'elecció de la forma i la modalitat de gestió**

L'elecció de la forma i la modalitat de gestió és una potestat discrecional de l'Ajuntament. Ara bé, com totes les potestats discrecionals el seu abast mai és absolut, sinó que té uns elements reglats que cal respectar.

Doncs bé, en el cas que ens ocupa, a més del procediment a seguir, un altre clar element reglat ineludible és el que estableix l'article 85.2 de la LBRL, segons el qual els serveis públics de competència local s'han de gestionar de la forma més sostenible i eficient, entre les que s'enumeren en aquest mateix precepte, com de gestió directa i indirecta.

Un dels objectius d'aquesta Memòria és, doncs, determinar quina és la forma i modalitat de gestió més sostenible i eficient. Aquesta valoració és essencialment tècnica i econòmica, però no deixa de tenir alguns factors d'ordre jurídic que tot seguit passem a analitzar.



De la relació de formes i modalitats de gestió de serveis públics locals l'esmenat article 85.2 de la LBRL exigeix, de manera imperativa, l'elecció de la *“forma més sostenible i eficient”*. Som davant un mandat d'optimització que ha transformat la naturalesa jurídica de la pròpia potestat de decisió sobre les formes i les modalitats de gestió.

En aquest mateix sentit, l'article 249.1 del TRLMC disposa que:

*“1. La facultat d'establir el sistema de gestió dels serveis públics correspon a la potestat d'autoorganització dels ens locals.”*

Però tot seguit l'article 249.2 del mateix TRLMC adverteix que:

*“2. Els serveis públics de competència local s'han de gestionar, de la manera més sostenible i eficient, directament o indirectament.”*

La introducció d'aquests criteris no suposa que existeixi *a priori* cap preferència per la gestió directa o indirecta ni amb efectes generals. Haurem d'atendre cada respectiu servei públic que es pretengui configurar i a les concretes circumstàncies que ho envoltin per establir, cas per cas, la manera de gestió que ha de prevaler, concretament en el supòsit que ens ocupa, les serveis d'AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari. S'ha discutit per part de la doctrina la naturalesa d'aquests criteris de selecció, distingint-se entre aquells que consideren que estem davant normes de principi, meres directrius o mandats de caràcter vinculant mitjançant la tècnica de conceptes jurídics indeterminats.

De la redacció del precepte 85.2 LBRL sembla deduir-se que cal un compliment obligatori i vinculant, això és, l'ens local no té una altra alternativa possible que seleccionar aquella forma de gestió que li resulti més sostenible i eficient. No hi ha llibertat d'elecció. Si bé existeix un elenc de formes i modalitats de gestió, únicament hi hauria una solució correcta, en cada cas, de conformitat amb els criteris de sostenibilitat i eficiència.

El punt clau de la regulació és el significat dels conceptes de sostenibilitat i eficiència. Hem de tenir present que la LRSAL –norma que modifica el art. 85.2 LBRL– es base en els principis d'eficiència, estabilitat i sostenibilitat financera, paràmetres de naturalesa essencialment econòmica. La interpretació d'aquests conceptes jurídics indeterminats ha de tenir en compte aquest context legislatiu de referència, així com les motivacions de la reforma operada per la LRSAL. Després de la reforma constitucional de l'any 2011 tota actuació administrativa ha d'adequar-se al principi d'estabilitat pressupostària de l'article 135 de la Constitució espanyola. En aquest sentit es va pronunciar el Consejo de Navarra, en el seu Dictamen de 12 de maig de 2014 (JUR 2014\260786) al considerar que la nova redacció de l'art. 85.2 LBRL se inspirava en el principi d'estabilitat pressupostària y sostenibilitat financera:

*“Desde nuestro punto de vista, se pueden hacer en este sentido las mismas consideraciones que hacíamos en el epígrafe anterior, toda vez que nos encontramos, nuevamente, ante la aplicación del principio de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. En definitiva, ante criterios de sostenibilidad y eficiencia que permiten la ordenación básica del Estado al amparo de lo dispuesto en los títulos competenciales invocados.”*



Per a prendre la decisió sobre la respectiva forma i modalitat de gestió, caldrà tenir en compte, entre altres factors: el concret servei públic que es pretén gestionar, la respectiva grandària del municipi, la situació financera de l'ens local, la complexitat tècnica del mateix o el nivell de inversions requerit.

Per sostenibilitat, en la seva accepció financera, hem d'entendre que la forma que es triï haurà de respondre a criteris econòmics de no increment del deute i a la possibilitat de gestió amb un pressupost equilibrat. La noció de sostenibilitat prové la Llei Orgànica 2/2012, Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera, 27 de abril (LOEPSF), en l'article 4.2 de la qual es preveu que s'entendrà per sostenibilitat financera la capacitat financera per a finançar compromisos de despesa presents i futurs dins dels límits del dèficit, demanda pública i morositat de deute comercial.

S'ha afirmat per part de VILLAR ROJAS que la sostenibilitat ha d'entendre's en relació amb la Hisenda en el seu conjunt i no amb un determinat servei, sustentant-se en què la LOEPSF es refereix sempre a la sostenibilitat de la hisenda pública en el seu conjunt. Amb una opinió contrària, TOMÁS-RAMÓN FERNÁNDEZ, considera que la sostenibilitat financera ha de referir-se a tots i cadascun dels serveis públics. Quant a l'eficiència, entesa com la consecució d'un objectiu prefixat amb el menor nombre de recursos possibles, caldrà d'acreditar cas per cas, sobre la base de dades objectius incorporats en la memòria justificativa, analitzant en cada supòsit quina és la millor manera de gestió. En aquest sentit, l'article 7.2 de la LOEPSF preveu que:

*"... la gestión de los recursos públicos estará orientada por la eficacia, la eficiencia, la economía y la calidad, a fin de que se apliquen políticas de racionalización del gasto y de mejora de la gestión del sector público."*

Així mateix, per part del Consell d'Estat, s'ha considerat que "eficiència" en l'assignació de recursos no significa que la LRSAL obligui les entitats locals a optar per l'alternativa que suposi una menor despesa en termes absoluts sinó per aquella que, dins de la sostenibilitat financera de la Hisenda local en el seu conjunt, aconseguixi una millor relació entre costos previstos i beneficis esperats (Dictamen núm. 338/2014 del CJE, de 22 de maig de 2014, JUR 2015\218331).

Cal tenir esguard que *"sostenibilitat i major eficiència"* són criteris comparatius. De l'anàlisi del cas concret un determinat mode de gestió es revelarà com més sostenible i eficient que els altres. Per tant, en nom d'una correcta ponderació, s'hauran d'analitzar totes i cadascuna de les alternatives legalment previstes per a la gestió del servei públic, analitzant els costos i els beneficis de totes elles. Per a dur a terme aquesta tasca pot ser útil, entre altres mètodes econòmics, la metodologia del càlcul del cost efectiu, desenvolupat a l'Ordre HAP/2075/2014, de 6 de novembre, per la qual s'estableixen els criteris de càlcul del cost efectiu dels serveis prestats per les entitats locals, i en la Resolució de 23 de juny de 2015, de la Secretaria General de Coordinació Autònoma i Local, per la qual s'especifiquen els elements inclosos en los annexes de l'Ordre HAP/2075/2014. També es pot acudir a l'ús de la matriu DAFO en l'anàlisi de les diferents formes de gestió possibles per a un servei concret.

Per a l'hipotètic supòsit que s'arribés a la conclusió que dues o més modalitats de gestió són igual de sostenibles i idènticament eficients, caldrà reconèixer la plena llibertat de l'ens municipal per a optar per un d'aquestes maneres, puix que les exigències legals del art. 85.2 LBRL estarien salvades, en altres paraules, no s'estaria renunciant a una manera més sostenible i eficient que el triat perquè no n'hi hauria. A





aquesta conclusió arriba el Tribunal Superior de Justícia de Astúries, (Sala Contenciosa Administrativa, Secció 1ª) en la seva Sentència núm. 160/2018, de 26 febrer (RJCA 2018\97, ponent: Il·lm. Sr. D. Julio Luis Gallego Otero) al desestimar un recurs contra a un acord municipal de canvi del mode de gestió –de indirecta a directa– en el servei de neteja viària de l'Ajuntament de Grado, afirmant que:

*“... la motivación material expuesta en el párrafo precedente no puede decirse que sea manifiestamente errónea e infundada para sustituirla por la que propone la parte apelante, para lo cual destaca parcial e interesadamente aquellos apartados que ponen de manifiesto que la gestión indirecta del servicio es superior técnica y económicamente a la gestión directa. Juicio que no se corresponde con la valoración conjunta de todos los datos contenidos en el expediente en comparación con los de la propuesta de la parte apelante, desde el punto de vista de los gastos y de los medios para prestar este servicio público en condiciones de eficiencia y sostenibilidad. Acreditado que no existe diferencia ni cualitativa ni cuantitativa entre ambos modelos, no cabe duda que la gestión directa es jurídica y económicamente viable, siendo una de las opciones que tiene la Administración para prestar los servicios públicos que le competen, y frente a esta decisión consecuencia del libre ejercicio de sus potestades y de la autonomía municipal, no se puede oponer salvo que se demuestre su ilegalidad o arbitrariedad, otra de las posibilidades de gestión de los mismos” (FJ 4º).*

## **5.6.- Sostenibilitat financera i eficiència en la gestió del servei**

Per tal d'avaluar la sostenibilitat financera i l'eficiència de la proposta plantejada, es recullen les següents consideracions, contingudes en la memòria justificativa d'eficiència realitzada per la societat AUREN CONSULTORES SP, SLP, donant per reproduït el seu contingut íntegre.

Cal tenir en compte que les encomanes de gestió de serveis municipals a una societat mercantil municipal *a priori* no haurien de generar beneficis, doncs aquesta només hauria de rebre la compensació pel cost dels recursos destinats a la gestió del servei. És a dir, no es justificaria una retribució addicional a la societat, més enllà de cobrir els seus costos, doncs aquesta no ha de rendibilitzar les inversions efectuades ni tampoc s'hauria de retribuir cap funció ni cap risc addicional que no tingués el propi Ajuntament si ho gestionés directament.

D'altra banda, respecte a la rendibilitat econòmica, les aportacions realitzades per part de l'Ajuntament tindrien una rendibilitat nul·la o fins i tot negativa, en termes estrictament financers. Donat el caràcter social del servei prestat, no s'esperaria generar benefici econòmic un cop haver cobert el cost del servei. Tal com s'ha comentat anteriorment, es considera que la inversió no es recuperaria a través de beneficis generats, sinó que tindria un retorn en termes d'intensitat de servei i millora del mateix prestat a la ciutadania.

Pel que fa a la sostenibilitat financera, s'aconseguiria un equilibri pressupostari en tant que les aportacions o els ingressos generats serien suficients per tal de cobrir les despeses associades a la gestió del servei, de manera que no s'incrementaria el deute.



Finalment, la sostenibilitat i eficiència en la gestió dels serveis públics municipals no només han de ser avaluades a través de conceptes exclusivament financers, sinó que cal tenir en compte, addicionalment, altres aspectes del funcionament de les entitats que els gestionen, com ara l'especialització i professionalització del personal que les integra, i la flexibilitat i agilitat en la seva gestió:

- **Especialització:** Una estructura especialitzada tendeix a assolir els objectius operacionals de forma més eficient i eficaç que una estructura generalista. A dia d'avui, La Farga compta amb personal tècnic especialitzat per a cada departament o unitat de les línies operatives d'activitat.
- **Professionalització:** Amb una dilatada experiència en la gestió de serveis públics municipals, La Farga ha pogut dotar-se d'una plantilla adequada i dimensionada d'acord amb els serveis a gestionar o prestar, així com en funció del volum d'activitat a realitzar. D'aquesta manera, l'especialització del seu personal, lligada a una baixa rotació del personal, ha permès a la plantilla assolir un nivell òptim en la corba d'aprenentatge per a cadascun dels llocs de treball, la qual cosa permet a l'entitat donar compliment a les encomanes de gestió dels serveis públics amb agilitat i professionalitat.
- **Flexibilitat de gestió:** La Farga, com a societat municipal, en seguir la normativa mercantil i no estar sotmesa a certes rigideses que imposa la normativa del sector públic, pot gaudir de major flexibilitat en la presa de decisions. Aquestes decisions es poden acordar en seu del Consell d'Administració.
- **Agilitat en la gestió:** Es destaca l'agilitat en el compliment de les encomanes de gestió dels serveis públics, tal com es pot comprovar en la comparativa dels terminis de tramitació dels expedients de contractació (veure taula 9 de la memòria).
- **Control de l'Ajuntament:** Com a conseqüència de la titularitat 100% municipal (únic accionista), l'Ajuntament té la potestat d'escollir membres del Consell d'Administració i, a la vegada que delega en ells l'execució de la gestió operativa, pot mantenir la capacitat estratègica que li permet mantenir el control intern, tant a nivell d'intervenció, com a nivell financer i d'eficàcia.

En relació a la configuració de recursos necessaris per a la prestació del servei, significar que aquest és intensiu en personal. La major part dels costos associats provenen de les persones dedicades al control de les normes d'ús, a l'atenció al públic i a la gestió dels usuaris que tenen la condició de residents. Per tant, un canvi en la modalitat de gestió del servei que comportés la seva prestació per un tercer diferent a l'actual gestora es derivaria en conseqüències negatives:

- L'opció de l'acomiadament d'aquest personal, que comportaria incórrer en importants indemnitzacions que afectarien la seva sostenibilitat del servei, als quals caldria afegir una reducció de la productivitat que tindria el nou personal, en tant que aquesta és una feina especialitzada amb una corba d'aprenentatge dilatada en el temps.
- L'alternativa de la subrogació del personal a favor del nou prestador del servei, que hauria de mantenir el mateix nivell de despesa en sous, salaris i altres



despeses socials, la qual cosa comportaria que no hi hauria diferències rellevants en la comparació de costos d'un i altre model de gestió.

La designació d'una opció de gestió diferent a l'actual comportaria a la nova empresa gestora la possibilitat de deduir l'impost indirecte del valor afegit (IVA), però aquesta circumstància es veu minimitzada per la mencionada configuració de costos del servei, en què existeix un notable pes dels conceptes de personal. A més, aquest diferencial de costos quedaria neutralitzat per la inexistència de benefici industrial en el model de gestió directa per part de l'empresa mercantil de capital totalment públic.

Per cloure es reproduïxen les consideracions i conclusions recollides a la memòria justificativa d'eficiència realitzada per la societat AUREN CONSULTORES SP, SLP:

- La determinació de les despeses i ingressos del servei s'han basat en els comptes d'explotació i liquidacions de l'exercici 2020, així com també en els pressupostos 2022 presentats per La Farga, i les dades addicionals aportades tant per l'Ajuntament com per La Farga.
- En quant a les despeses d'explotació (serveis exteriors i altres) associades al servei no s'esperarien diferències significatives entre la gestió en el model actual i una gestió directa per part de l'Ajuntament (veure apartat 5.1.1 memòria AUREN).
- Pel que fa als costos indirectes del servei gestionat per La Farga, es considera que no serien comparables amb un model de gestió directa per l'Ajuntament (veure apartat 5.1.2 i apartat 7 memòria AUREN).
- En el cas dels ingressos derivats de la gestió del servei, i comparant amb el supòsit de gestió directa pel propi Ajuntament, tampoc haurien de comportar modificacions importants (veure apartat 5.3 i apartat 7 memòria AUREN).
- Analitzant el període de retorn de la inversió estimat pels actius registrats fins a 31-12-2020 i pendents d'amortitzar, tampoc caldria esperar diferències significatives comparant ambdós models (veure apartat 5.5 memòria AUREN).
- L'impacte econòmic per l'Ajuntament (veure apartat 6), atenent al resultat de la liquidació i les aportacions realitzades, seria de -214.484,11 € (2020) i de -242.194,75 € (previst 2022).
- Pel que fa a l'eficiència econòmica, el cost horari del personal adscrit a la Unitat de Control de Zones AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari de La Farga (veure apartat 5.1.1) es trobaria entre 16,27 €/h (2020) i 16,86 €/h (previst 2022), mentre que en el cas de l'Ajuntament augmentaria al voltant d'un 5% (veure taula 12 de l'apartat 7), amb uns costos unitaris de 17,08 €/h (2020) i de 17,63 €/h (previst 2022), el que implica un menor cost i conseqüentment major eficiència en la gestió per La Farga que en la gestió per l'Ajuntament.
- Tanmateix, cal considerar altres aspectes no només econòmics sinó també de gestió i funcionament de les entitats que presten els serveis públics, per tal d'avaluar la sostenibilitat i eficiència en la seva definició més àmplia, en termes d'especialització i professionalització del personal, i flexibilitat i agilitat en la gestió del servei, així com també de riscos assumits:



- Un model de serveis públics gestionats a través d'una societat mercantil municipal permet al Consistori delegar la gestió directa del servei i, per tant, qui assumeix directament els riscos de la gestió operacional seria la societat.
  - Per contra, en un model de gestió per la pròpia entitat local (Ajuntament) suposaria un impacte important atès l'increment de personal, on els serveis públics passarien a ser gestionats de forma directa pel consistori, assumint en primera instància tota la gestió i riscos associats, i amb la probable pèrdua d'especialització operativa dels recursos, i de flexibilització en la presa de decisions.
  - Val a dir que La Farga disposa d'una estructura organitzativa que permet flexibilitat i agilitat en la gestió, amb una plantilla especialitzada i professionalitzada. Al mateix temps, donada la titularitat municipal de la societat, l'Ajuntament no perd capacitat estratègica ni de control.
- Finalment, com a conclusió general del present estudi d'eficiència en la gestió del servei de control i gestió de les zones d'estacionament regulat amb control horari, resulta econòmicament més eficient la gestió per part de La Farga que per part de l'Ajuntament. Així mateix, també s'han detectat elements de caire organitzatiu favorables a La Farga, com és el cas dels terminis més curts en la tramitació d'expedients de contractació i, en general, una major agilitat en la majoria de processos i procediments administratius de suport a la gestió del servei.

## 5.7.- Conclusions

L'elecció de la forma de gestió és una determinació que s'emmarca plenament en la potestat dels ens locals d'autoorganitzar-se. Es tracta d'una decisió autònoma a la qual se li exigeix la demostració expressa, explícita i motivada que s'opta per la forma més convenient a l'interès general, segons criteris de sostenibilitat, eficiència i bona administració dels recursos públics.

Per les característiques eminentment material i tècnica del servei municipal de les AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, a la llum dels estudis tècnics previs realitzats que formen part de l'expedient i dels raonaments jurídic exposats, s'estableix com a forma de gestió conjunta la gestió directa, en la seva modalitat de gestió mitjançant una societat mercantil amb capital íntegrament públic.

La prestació del servei per successives societats mercantils de capital íntegrament municipal des de 1992 i, actualment, per La Farga, Gestió d'Equipaments Municipals, SA, des de 1992, per bé que en règim d'encomanda de gestió, acrediten l'eficàcia, l'eficiència i la sostenibilitat d'aquesta modalitat de gestió directa d'aquest servei.



## 6.- FINANÇAMENT DEL SERVEI

Com s'ha posat de manifest anteriorment, l'estacionament a la via pública, en les zones blaves, verdes i grogues -AIRE- és objecte d'una taxa establerta per l'Ordenança Fiscal núm. 2.12.

L'establiment d'aquesta taxa s'empara en l'article 20.3 u) del Text Refós de la Llei d'Hisendes Locals -TRLHL-, aprovat pel Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, segons el qual i entre els diferents fets imposables de les taxes, hi ha:

*“u) Estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas de los municipios dentro de las zonas en las zonas que a tal efecto se determinen y con las limitaciones que pudieran establecerse.”*

La Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics –LTPP– va dividir la tradicional figura tributària de les taxes en taxes i preus públics. Entre els preus públics s'hi incloïa la utilització del domini públic, sempre que tingués caràcter voluntari. Els criteris d'aquesta distinció no van ser admesos pel Tribunal Constitucional que, en Sentència 185/1995, va establir que no podien ser preus públics, sinó taxes, les contraprestacions dels serveis públics quan la seva recepció fora coactiva o no tingués alternativa al mercat, així com la utilització del domini públic, atès que per la seva naturalesa intrínseca no és al mercat.

Aquesta Sentència del Tribunal Constitucional va donar lloc a una primera modificació de la Llei General Tributària per la Llei 25/1998 i a la nova i vigent Llei 58/2003, de 17 de desembre, General Tributària -LGT- que al seu torn va donar lloc a l'esmentat TRHL de 2004. I és en aquest Text refós que hem vist l'estacionament de vehicles a les zones determinades amb aquest efecte a la via pública constitueixen un dels fets imposables de les taxes municipals.

La LCSP de 2017 (arts. 267.1, 289.2, DA 43 i DF 9 i 11) va posar fi a la vella controvèrsia entre taxes i tarifes i va procedir a la seva delimitació definitiva, regulant les prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari, com a contraprestació dels serveis públics prestats en règim de gestió directa personificada -entitats de dret públic empresarial- o de gestió indirecta-concessió empresa mixta- malgrat tinguin caràcter coercitiu o no es prestin en règim de mercat. Però aquesta figura de les tarifes, com a prestacions patrimonials de caràcter públic no tributari, és aplicable als serveis públics, però no a la utilització del domini públic, com és el cas de les zones d'estacionament regulat amb control horari, malgrat la seva gestió estigui atribuïda a una societat mercantil amb capital íntegrament municipal.

En definitiva, que la contraprestacions del servei de zones d'estacionament regulat amb control horari, atès que consisteix en la utilització de domini públic, han de tenir necessàriament la naturalesa de taxes. Per tant, el seu ingrés s'ha de fer a l'Ajuntament i no a La Farga. I al seu torn i en la mesura que La Farga no compta amb recursos propis per finançar el servei d'AIRE i zones d'estacionament regulat amb control horari, el seu finançament s'haurà de fer per mitjà de les corresponents transferències de l'Ajuntament a favor de la Societat, d'acord amb les condicions que s'estableixin en el Pla d'Acció Anual del servei.

Així, en els Pressupostos municipals, es consignaran els crèdits per fer front a les transferències en favor de La Farga, que hauran de comptar amb el crèdit corresponent conforme preveu l'article 172 del TRLHL. I la seu torn, aquestes transferències figuraran com ingressos en l'estat de previsió de despeses i ingressos de La Farga, d'acord amb les previsions del Pla de Comptabilitat de les empreses mercantils i l'apartat 1 de la norma sisena de l'Ordre EHA/733/2010, de 25 de març.



## 7.- CONDICIONS DE LA PRESTACIÓ DEL SERVEI

Les condicions per a la gestió del servei tenen per finalitat determinar les directrius generals i el marc de relació funcional i econòmic-financera amb l'entitat que presta el servei definides en la vigent Ordenança de Mobilitat Urbana, amb la finalitat de millorar i ordenar l'estacionament en les vies públiques i els espais públics inclosos en les demarcacions territorials d'aquestes zones dins del terme municipal de L'Hospitalet de Llobregat.

Les condicions per a la prestació del servei s'establiran per mitjà de l'instrument adequat en atenció a la naturalesa jurídica de la relació entre l'ens prestador i l'ajuntament com a titular del servei, un cop determinada la forma de gestió de conformitat amb l'article 85 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local.

La naturalesa jurídica de la relació entre LA FARGA i l'Ajuntament de L'Hospitalet de Llobregat consisteix en què la primera és una societat anònima de capital íntegrament titularitat de l'Ajuntament, que presta el servei en la forma de gestió directa per mitjà de societat mercantil de capital íntegrament municipal prevista a l'article 85 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local. Aquesta finalitat constitueix, entre d'altres, el seu objecte social de conformitat amb l'article 2 dels Estatuts de la societat, segons modificació de 26 de novembre de 2013.

L'ens prestador del servei portarà a terme totes aquelles actuacions necessàries per portar a terme la seva gestió, conforme les condicions que determini l'ajuntament com a titular del servei i tenint en compte els límits pressupostaris i legals que resultin d'aplicació en cada moment.

Per a la gestió del servei, la societat mercantil de capital íntegrament municipal podrà contractar amb tercers, amb estricte respecte a la seva condició de entitat del sector públic, no Administració pública i poder adjudicador de conformitat amb el que preveu l'article 3 de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic.

L'objecte d'aquesta gestió de servei públic comprendrà, al menys, els aspectes següents:

- La gestió del servei de control de les zones d'estacionament amb control horari de la Ciutat de L'Hospitalet de Llobregat.
- El manteniment dels equipaments necessaris pel funcionament del servei.
- La inversió necessària per a la implementació de noves zones d'estacionament regulat amb control horari o per a l'actualització dels equipaments ja existents.
- La interacció amb els usuaris.

En línies generals, la prestació del servei comprèn l'aportació, la gestió i el manteniment i conservació dels mitjans necessaris per a l'efectivitat del sistema de reserva i limitació de les zones d'estacionament regulat i d'estacionament regulat de conformitat amb les previsions de l'Ordenança municipal que reguli el servei en cada moment i les instruccions i determinacions del servei facilitades per l'àrea gestora, conservant l'ajuntament les facultats de direcció del servei, entre les quals es troba la determinació, per mitjà, d'Ordenança Fiscal de les taxes a percebre per aquest servei.

Les condicions hauran de determinar les facultats i obligacions de l'Ajuntament i les de l'ens prestador tenint en compte la condició de titular del servei de l'Ajuntament i la necessària dotació de mitjans suficients a l'ens prestador per a la gestió del servei, amb la correlativa facultat per aquest últim d'ordenar els mitjans materials i personals



per a la seva prestació i l'obtenció dels fons suficients per aquesta gestió, atenent les determinacions que sobre la prestació del servei derivin del titular del servei.

Les relacions entre l'ajuntament i l'ens prestador s'han d'articular en l'àmbit de la coordinació per mitjà d'una Comissió de Seguiment i Control, que es configurarà com un òrgan d'interrelació i d'avaluació del compliment de les obligacions dels dos ens afectats i la detecció de les necessitats i el seguiment de la prestació del servei, en el si de la qual es determinarà la proposta d'un Pla d'Actuació Anual (PAA) que determinarà els objectius, millores i determinacions relatives a la prestació del servei, les condicions econòmiques i de gestió, amb la finalitat d'assolir una gestió eficaç, eficient i sostenible, així com de disposar d'un element que permeti de manera ràpida donar resposta àgil a les necessitats que es presentin en relació a la gestió i prestació del servei.

Les condicions de prestació del servei es poden establir amb caràcter indefinit. No obstant això, per tal de permetre una millor avaluació de la seva eficiència i sostenibilitat, tenint en compte la realitat jurídica i tècnica tant canviant, es considera convenient que siguin sotmeses a avaluació i, per tant, a revisió o confirmació transcorregut el termini de tres anys de la seva vigència, període que és coincident amb el que s'estableix per l'article 85.1 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic.

Pel que fa a l'òrgan competent per a l'aprovació d'aquestes condicions, es considera que de conformitat amb l'article 123.1.k) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, en relació amb l'apartat 3, del mateix precepte, en tant que afecta a la forma de prestació del servei correspon al Ple municipal, que podrà delegar en la Comissió del Ple, que segons l'article 61 del Reglament Orgànic del Ple vigent (BOPB de 12.01.2012) és la Comissió de Competències Delegades del Ple.

Aquestes condicions hauran de ser objecte de publicació a la pàgina web municipal en compliment de les obligacions de publicitat activa que deriven de l'article 9.1 apartats c) i k) de la Llei 19/2014, de 29 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern.

No obstant això, pel supòsit que la forma de gestió del servei fos indirecta, en el marc d'un contracte de gestió de serveis, caldria estar al que disposa la normativa en matèria de contractació, la disposició addicional 2a. apartat 4rt. de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic, atribueix, per als municipis de gran població amplis facultats a la Junta de Govern Local en relació amb la contractació administrativa.



## 8.- RÈGIM ESTATUTARI DELS USUARIS

La resolució del Tinent d'Alcaldia de l'Àrea de Convivència i Seguretat núm. 10728, de 21-10-2021, per la qual es va iniciar el procediment, va declarar innecessari que l'expedient inclogués el Reglament del servei, atès que la titularitat municipal, les prestacions a rebre per part dels ciutadans i el règim estatutari dels usuaris del servei ja estan regulats a l'Ordenança de Mobilitat, aprovada definitivament amb data de 30 de maig de 2015 (BOPB 21-09-2015).

D'acord amb el que es desenvolupa en aquesta ordenança, els usuaris de l'estacionament regulat de vehicles en superfície amb limitació horària són els conductors i conductores que estacionaran els seus vehicles de tracció mecànica de més de 2 rodes i que en la seva fitxa tècnica estiguin definits com a turismes o com a vehicles mixtes adaptables destinats al transport de persones i coses, en les places de la via pública delimitades i regulades de L'Hospitalet de Llobregat , amb els drets i deures fixats a l'esmentada Ordenança de mobilitat i en l'ordenança fiscal vigent en cada moment.

No obstant, l'Ajuntament vetllarà pel respecte dels drets dels usuaris reconeguts a les lleis i, especialment, pels següents:

- Dret a la informació i a la participació en els termes establerts en la corresponent carta de serveis.
- Dret a la intimitat i a la no divulgació de les dades personals que obrin als seus expedients o historials.
- Dret a no ser discriminats en el tractament per raó de naixença, raça, sexe, religió, opinió o qualsevol altra condició o circumstància personal o social.

--	--

--