



CODI DE VERIFICACIÓ	06586N012E4N3X4U01WA		
PROCEDIMENT	V124 Polítiques, plans i directrius		
EXPEDIENT NÚM.	AJT/73202/2021	DOCUMENT NÚM.	256829/2022
ÀREA	Convivència i Seguretat		
UNITAT	Seguretat, Convivència i Civisme. Direcció		

MEMÒRIA JUSTIFICATIVA 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

2.- EL SERVEI DE ZONES D'ESTACIONAMENT REGULAT AMB CONTROL HORARI

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

3.1.- Justificació social

3.2.- Justificació jurídica

3.3.- Justificació econòmica

3.3.1.- Consideracions generals

3.3.2.- Ingressos i costos del servei

3.3.3.- Altres impactes econòmics derivats del servei



1.- INTRODUCCIÓ

El present document respon a posar de manifest les raons que porten a justificar la necessitat del servei públic municipal de les zones d'estacionament regulat amb control horari a la ciutat de L'Hospitalet de Llobregat, d'acord amb la resolució del Tinent d'Alcaldia de l'Àrea de Convivència i Seguretat núm. 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 la memòria justificativa corresponent, per tal de donar-li la tramitació pertinent.

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

2.- EL SERVEI DE ZONES D'ESTACIONAMENT REGULAT AMB CONTROL HORARI

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

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

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

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

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

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



dipòsit municipal de vehicles i al manteniment integral de les instal·lacions de les àrees integrals de regulació de l'estacionament (AIRE).

La Comissió de competències delegades del Ple, en sessió de 22 de desembre de 2016, va aprovar les condicions en les quals la societat municipal La Farga Gestió d'Equipaments Municipals, S.A. hauria de prestar el servei de control de l'estacionament, la gestió de la comunicació i atenció pública, i el manteniment integral de les instal·lacions de les àrees integrals de regulació de l'estacionament (AIRE) i de les zones d'estacionament amb control horari de la Ciutat, establint que l'encàrrec tenia una duració de quatre anys a comptar des del 1 de gener de 2017 i que es podrà prorrogar previ acord de l'òrgan municipal competent.

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

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

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

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

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

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

Afegint que:

"Donat que fins a la data la situació no ha variat i dels anàlisi del grup de treball no s'ha arribat a una solució concreta, la representant de la IGM posa de



manifest, en la línia de que es concloïa en l'informe 27/2019 que la correcta determinació de l'import dels costos d'estructura dels serveis públics prestats per la societat i les criteris d'imputació com a despeses indirectes en els encàrrecs/encomanes que es proposen liquidar, únicament es pot efectuar si es determina prèviament la naturalesa jurídica que regula cadascuna de les actuacions que l'ajuntament li va encarregar a la societat delimitant si s'enquadren en la prestació de serveis públics locals regulada a l'article 85 de la LBRL o en els encàrrecs a Mitjans propis previst en el TRLCSP vigent en el moment de la seva aprovació".

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

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

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

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

3.1- Justificació social

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 models de mobilitat. Amb les zones d'estacionament regulat amb control horari i, d forma més completa, 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 contraproductiu 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.

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de l'Hospitalet (PMUS L'H), aprovat en sessió extraordinària el dia 28 de juny de 2016 mitjançant acord de la Comissió de Competències delegades de Ple i en vigor des del dia 26 d'agost de 2016, és hereu, entre d'altres documents de planificació estratègica, de la normativa en matèria de mobilitat aprovada per la Generalitat de Catalunya, com és el cas del pla Director de Mobilitat (pdM) de la Regió Metropolitana de Barcelona.

En aquest sentit, mitjançant resolució núm. 9551, de 23-09-201, el Tinent d'Alcaldia de l'Àrea de Convivència i Seguretat ha ordenat que s'iniciïn els treballs necessaris per a la revisió del PMUS LH, disposant que es continuïn els treballs d'implementació de l'actual PMUS per a executar les accions que resten pendents a data d'avui en aquest instrument de planificació de la mobilitat urbana sostenible de L'Hospitalet de Llobregat.

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

L'esmentat Pla director proposa entre les mesures afavoridores de la utilització racional del transport públic i privat, en el capítol I un conjunt d'actuacions dissuasives de l'aparcament en destinació, com per exemple la modificació de l'oferta d'aparcament amb la remodelació de l'espai públic urbà i la reducció de l'estacionament; la gestió de l'aparcament en destinació amb limitacions de l'oferta per a forans, limitacions de la durada de l'estacionament i la tarificació de l'estacionament en destinació. Aquestes mesures constitueixen el cos vertebral de l'establiment del projecte AIRE, el qual és una de les actuacions estratègiques del PMUS L'H.

El Pla de Mobilitat Urbana de l'Hospitalet, desenvolupa entre les seves estratègies de de present i futur, l'establiment d'AIRE, agrupant les zones blaves, les zones grogues, les zones verdes i altres tipus de zones que es puguin implantar en el futur, com una de les mesures que més pot contribuir a un canvi de tendència cap a una mobilitat sostenible i harmònica.

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 permetrà:

- 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.

La regulació de l'estacionament genera, en definitiva, beneficis en cadena de gran valor per a la mobilitat sostenible i la qualitat de vida urbana. Modifica els hàbits de conducta dels ciutadans (demanda) cap a tipus de mobilitat més sostenibles, en especial pels desplaçaments *in itinere*.



En termes absoluts pot tractar-se de pocs usuaris en número, però el seu efecte és significatiu. En deixar el vehicle estacionat, generalment per tota la jornada, es genera una rendibilitat social de l'aparcament molt escassa. A més, allibera una part de l'espai legal d'aparcament per ser utilitzat per a d'altres usos o tipologies d'aparcament, afavorint la competitivitat d'altres modes de transport o dels motius d'estacionament (oci, compres) que contribueixen a dinamitzar econòmicament l'entorn urbà. Alhora, permet reduir la tendència a la indisciplina o aparcament il·legal, afavorint un millor flux culatori, que finalment també afavoreix una menor contaminació i la reducció de temps de recorreguts al reduir-se la congestió del trànsit.

Un cop establert que per a la ciutat de L'Hospitalet, per les seves condicions geogràfiques, poblacionals i econòmiques, és essencial establir polítiques de mobilitat referides a l'estacionament de vehicles, es obvi que una de les vies per aconseguir-ho són les Àrees Integrals de Regulació de l'Estacionament (AIRE) .

Però amb la implementació efectiva de les AIRE a la generalitat de la ciutat s'esperen altres beneficis que, malgrat ser potser indirectes respecte dels objectius cercats, suposen millores concretes:

- 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 AIRE 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.

3.2.- Justificació jurídica

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

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

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



- A nivell subjectiu, es desenvolupa per una entitat local, per ella mateixa o a través d'un gestor, amb el qual aquella es troba vinculada mitjançant una relació jurídica determinada.
- Objectivament, no consisteix en qualsevol activitat econòmica, sinó que està constituïda per prestacions tècniques i configurada d'acord amb els criteris de generalitat i d'igualtat i en unes condicions de continuïtat i regularitat.
- És una activitat que ha de ser assumida com a servei públic local per l'entitat, en l'àmbit de llurs competències i conformitat amb el procediment administratiu establert, o bé que ha de ser declarada com a tal per la legislació.
Aquest darrer punt és determinant: per això, el servei públic local exigeix una decisió solemne i pública, per la qual l'entitat local assumeix la titularitat i garanteix, a través d'intensos poders d'ordenació i control, els elements clau de la regularitat i la continuïtat del servei. Aquesta decisió correspon al Ple de l'Entitat Local i precedeix l'elecció de la forma de gestió, tot i que ambdues decisions es poden articular en un procediment conjunt i adoptar-se en la mateixa sessió.

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

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

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

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

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

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

“La regulació, mitjançant una ordenança municipal de circulació, dels usos de les vies urbanes, per fer compatible la distribució equitativa dels aparcaments entre tots els usuaris amb la necessària fluïdesa del trànsit rodat i amb l'ús de vianants dels carrers, així com l'establiment de mesures d'estacionament limitat, amb la finalitat de garantir la rotació dels aparcaments, prestant una



atenció especial a les necessitats de les persones amb discapacitat que tenen la mobilitat reduïda i que utilitzen vehicles, tot això amb la finalitat d'afavorir la seva integració social”.

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

“El règim de parada i estacionament en vies urbanes es regula per ordenança municipal, i es poden adoptar les mesures necessàries per evitar el destorb del trànsit, entre elles, limitacions horàries de durada de l'estacionament, així com les mesures correctores requerides, inclosa la retirada del vehicle o la seva immobilització quan no disposi de títol que autoritzi l'estacionament en zones limitades en temps o excedeixi el temps autoritzat fins que s'aconsegueixi la identificació del conductor”.

Pel que fa a l'estacionament de vehicles a la via pública, el Reglament de patrimoni dels ens locals de Catalunya, aprovat pel Decret 336/1998, de 17 d'octubre atribueix als Municipis la potestat reglamentària per regular els usos de les vies públiques i la circulació de vehicles.

En l'àmbit català és la Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat la que dona un marc general a les competències municipals en matèria de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat. Així, l'article 9 d'aquesta Llei atorga als ajuntaments la iniciativa per l'elaboració i aprovació dels Plans municipals de mobilitat urbana -PMU-.

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

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

L'oportunitat de continuar amb el servei que es ve prestant s'ha constatat recentment en l'Acord de la Comissió de Competències Delegades de Ple, que en la sessió extraordinària AJT/CCD/2/2022 de 30 de març de 2022, va encarregar a la societat La Farga Gestió d'equipaments municipals S.A. l'execució de les actuacions relatives al projecte d'implantació de les àrees integrals de regulació de l'estacionament (AIRE, FASE I FASE II).

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



3.3.- Justificació econòmica

3.3.1.- Consideracions generals

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

- PGCP concepte d'actius: *bienes, derechos y otros recursos controlados económicamente por la entidad resultantes de sucesos pasados y de los que es probable que la entidad obtenga en el futuro rendimientos económicos o un potencial de servicios.*
- Concepte de passius: *obligaciones actuales, surgidas como consecuencia de sucesos pasados, que es probable que den lugar a una disminución de recursos que incorporen rendimientos económicos o un potencial de servicio (incluidas las provisiones).*

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

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

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

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

- Les transferències tenen per objecte un lliurament de diners o en espècie entre els diferents agents de les administracions públiques, i d'entre els esmentats agents a altres entitats públiques o privades i a particulars, i a l'inrevés, totes elles sense contrapartida directa per part dels beneficiaris, tenint com a finalitat el finançament d'operacions o activitats no singularitzades.
- Les subvencions tenen per objecte un lliurament dinerari o en espècie entre els diferents agents de les administracions públiques, i entre els



esmentats agents a altres entitats públiques o privades i a particulars, i a l'inrevés, totes elles sense contrapartida directa per part dels beneficiaris, que es destinen a una finalitat, propòsit, activitat o projecte específic, amb l'obligació per part del beneficiari de complir les condicions i requisits que s'haguessin establert, o en cas contrari procedir al seu reintegrament.

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

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

L'Ordre EHA/733/2010, de 25 de març regula les normes sobre determinats aspectes comptables de les empreses públiques d'aplicació a les entitats del sector públic empresarial, Estatal, Autonòmic i Local que han d'aplicar les normes del Codi de Comerç i del Pla General de Comptabilitat de l'Empresa Espanyola d'acord, en el cas del sector públic local amb l'article 200.2 del TRLHL, incorporant les resolucions de l'ICAC. En la norma primera fa una sèrie de definicions, de diversos conceptes, que s'utilitzaran als exclusius efectes de l'aplicació d'aquesta norma:

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

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

- a) No es poden considerar genèricament les activitats d'una empresa com d'interès públic o general.
- b) Es definiran com d'interès general activitats específiques d'una empresa al finançament de la qual l'administració pública afecta uns fons determinats.



c) Les aportacions del soci propietari no afectes a una activitat concreta no es consideren subvencions i, per tant, s'incorporen a fons propis de l'entitat beneficiària.

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

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

Es consideraran ingressos.

a) Subvenciones concedidas a las empresas públicas por entidades públicas dominantes que cumplan los requisitos establecidos en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

b) Transferencias u otras entregas sin contraprestación recibidas de las entidades públicas dominantes para financiar actividades específicas que cumplan alguno de los siguientes requisitos:

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

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

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

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

En el caso de que la empresa pública recibiese transferencias de la entidad pública dominante para la financiación de gastos específicos producidos en el desarrollo de una actividad de interés público o general, no podrán entenderse



financiados por la misma los costes de amortización de los activos utilizados que, a su vez, hayan sido financiados con transferencias para la adquisición de inmovilizado afecto a la realización de actividades de interés público o general concedidas por la entidad pública dominante.

NO es consideraran ingresos:

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

- a) Transferencias con finalidad indeterminada, para financiar déficits de explotación o gastos generales de funcionamiento de la empresa, no asociados con ninguna actividad o área de actividad en concreto sino con el conjunto de las actividades que realiza, aun cuando una parte de las actividades desarrolladas sean actividades de interés público o general, siempre que éstas no hayan recibido una financiación individualizada.*
- b) Transferencias realizadas para compensar pérdidas genéricas aún en el caso de que hayan sido instrumentadas mediante contratos-programa o documentos similares.*
- c) Transferencias genéricas que se destinen a financiar inmovilizado, aun en el caso de que una vez que entre en funcionamiento dicho inmovilizado se utilice total o parcialmente para realizar actividades o prestar servicios de interés público o general.*
- d) Transferencias para financiar gastos específicos o inusuales no afectados específicamente a una actividad.*

3.3.2.- Ingressos i costos del servei

En quant als **ingressos**, l'Ajuntament recapta de cada conductor que aparca en una plaça d'estacionament regulada una quantitat de diners determinada a l'ordenança fiscal 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*. 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),

Els ingressos directes del servei de les zones d'estacionament regulat amb control horari, corresponents a la recaptació de la taxa 2.12, s'ha situat entre els 800.000 i els 900.000 euros en els darrers anys, a excepció de l'exercici 2020, en el que a causa de la crisi sanitària van haver-hi importants restriccions de la mobilitat i, per tant, una davallada considerable de la utilització d'aquest servei.



Anualitat	Ingressos Taxes	Àmbit de prestació del servei
2023	1.551.068,72	Previsió amb les places ampliació fases I i II operatives tot
2022	900.000,00 €	Previsió amb les places ampliació fases I i II operatives des de
2021	773.524,88 €	Places actuals
2020	472.436,22 €	Places actuals
2019	876.723,52 €	Places actuals
2018	833.102,98 €	Places actuals

La previsió ingressos pels exercicis 2022 i 2023, una vegada siguin implementades les noves AIRE als barris de Collblanc, La Torrassa, Santa Eulàlia, San Feliu i Pubilla Cases, s'han calculat tenint en compte quines han estat les entrades en tresoreria per a ús de les places ja existents en altres punts de la ciutat, ja sigui mitjançant el pagament a parquímetre o el pagament mitjançant l'App específica utilitzada a l'efecte. Es tracta, per tant, d'una aproximació resultant d'extrapolar al futur nombre total de places noves els ingressos que consten en l'històric d'ús d'altres AIRE de la ciutat. Aquesta quantitat 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.

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 876.723 €) i arribar o superar els 900.000 euros.

Pel que fa als **costos del servei**, l'any 2021 van ser de 1.096.579,22 euros, i s'espera que per al 2022 estiguin al voltant dels 1.159.045 euros.

En posar aquests costos en relació a la recaptació en concepte de taxes, es constata un resultat negatiu. El dèficit va ser major l'any 2021 perquè durant el primer trimestre encara es van perllongar certes limitacions a l'activitat lúdica i comercial amb raó de la crisi sanitària. A més, s'espera que a finals de 2022 estiguin en funcionament noves AIRE, però no s'ha autoritzat cap increment de costos per a aquest període.

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

Aquest dèficit recurrent en els darrers exercicis i previsible en el 2022 queda àmpliament compensat 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 zones d'estacionament regulat amb control horari (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 que l'existència de les AIRE comporti una recaptació per IVTM entorn als 60.000 euros i de més de 200.000 euros per sancions administratives que no existirien cas de comptar la ciutat amb les actuals places d'estacionament regulat a les zones d'estacionament regulat amb control horari.

A partir del 2023, amb les noves places (AIRE Fase I i II) en funcionament des del primer dia de l'any) els càlculs permeten situar la xifra anual d'ingressos directes, a preus actuals, en l'entorn dels 1.551.068 euros (si es manté la recaptació mitjana per plaça de l'exercici 2019 i no es modifiquen les taxes).

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 €
Total recaptació	1.551.068,72 €

Pel que fa als costos, de cara a l'exercici 2023 i posteriors, es preveu que el servei continuï essent deficitari en contraposar les despeses directes respecte dels ingressos de recaptació de la taxa 2.12. Tanmateix, s'espera un increment de la productivitat del servei de control de les zones d'estacionament regulat amb control horari que impedirà que aquest dèficit s'incrementi proporcionalment a l'augment del nombre de places d'estacionament regulat.

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

L'eventual dèficit quedarà sobradament compensat pels beneficis socials del servei AIRE, tant en l'àmbit de la millora del trànsit, com en els de la protecció del medi ambient, millora de la seguretat viària, estalvi de temps pels veïns, neteja dels barris i d'altres esmentats en aquest document, així com pels impactes econòmics positius que aquest servei de zones d'estacionament regulat amb control horari té en altres àmbits de les finances municipals, i que es fan constar en el següent epígraf.

3.3.2.- Altres impactes econòmics derivats del servei

Malgrat el servei de zones d'estacionament regulat amb control horari generi un dèficit d'explotació negatiu d'alguns punts percentuals, el seu impacte econòmic pel als comptes municipals no serà, en cap cas, negatiu en termes monetaris, en tant que existeixen diverses conseqüències de la seva implementació que són quantificables



econòmicament i que deriven en ingressos econòmics per a l'Ajuntament que no existirien cas de no implementar-se aquest servei.

Així, després de l'ampliació amb noves AIRE als barris de Santa Eulàlia, La Torrassa, Collblanc, Pubilla Cases i Sanfeliu s'espera un increment d'ingressos diferents del de les taxes de les AIRE que superarà el milió d'euros anuals:

Sancions de trànsit

La utilització de les places d'estacionament regulat comporta, eventualment, un ingrés per part de l'Administració en concepte de sancions econòmiques derivades de les denúncies imposades a aquells conductors que no compleixen les condicions d'utilització de les zones d'estacionament regulat amb control horari.

Durant els anys precedents, amb un parc de 607 places blaves i 1.159 verdes, es van generar una mitjana anual d'ingressos 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 1.766 places blaves i verdes, amb una mitjana de 120'9 euros per cada plaça.

Comportant la Fase I i la Fase II un total de 288 noves places blaves i 3.055 noves places verdes (en total 3.343), amb una recaptació mitjana per plaça de 120'9 euros, es projecten uns ingressos per taxes d'utilització de les places d'estacionament regulat de la Fase I i Fase II entorn als 402.234,3 euros, que sumats a les taxes generades per l'ús de les places existents abans de l'ampliació resulta una previsió anual d'ingressos per aquest concepte de 615.800,3 €.

Impost de Vehicles de Tracció Mecànica (IVTM)

Els ingressos diferencials esperats per recaptació d'IVTM, parteixen 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, per tant, suposaria un menor ingrés.

Arrel de la implantació d'una AIRE al barri de Granvia es va constatar un increment de les domiciliacions de vehicles en aquesta zona d'un 21'5%.

Pel cas de les AIRE ja implementades, es calcula que en els darrers anys s'està efectuant un major ingrés anual entorn als 60.975 euros.

En tant que les circumstàncies d'uns i altres barris no són les mateixes, s'ha considerat que, possiblement, l'increment constatat al barri de Granvia (21,5%) podria ser inferior als barris a on s'implementaran noves AIRE. És per això què les previsions d'augment en la recaptació d'IVTM en aquests nous espais de la ciutat s'estableix només en un 15% respecte de la recaptació actual. Aquest càlculs d'augment d'ingressos tributaris procedents d'IVTM a Collblanc, La Torrassa i Santa Eulàlia, Pubilla Cases i Sanfeliu es preveu que superaran els 425.000 euros anuals.



Altres impactes econòmics positius

Els propietaris de vehicles dels barris a on existeixin zones d'estacionament regulat amb control horari preferents per a veïns (verdes) necessiten d'un distintiu que acredita la seva condició de veïns per tal de ser considerats no 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 perquè necessiten aconseguir el distintiu de resident de zona verda.

Els ingressos derivats d'aquesta major proporció de sancions de trànsit efectivament cobrades a veïns de zones verdes no és quantificable amb les dades disponibles, però de ben segur que es produirà i comportarà una millora dels ingressos de l'Ajuntament.

--	--

--