

Servei d'anàlisi del model de gestió dels serveis d'aparcament regulat en via pública, d'arrossegament i trasllat de vehicles i de dipòsit municipal de vehicles a la ciutat de Lleida

Abril de 2021

[www.pwacs.es](http://www.pwacs.es)



LA PAERIA



**Ajuntament de Lleida**

## ÍNDEX

<b>1</b>	<b>OBJECTE.....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>ANTECEDENTS.....</b>	<b>12</b>
2.1	BREUS APUNTS SOBRE DADES DEMOGRÀFIQUES I LA SITUACIÓ SOCIOECONÒMICA DE LA CIUTAT.....	13
2.2	SITUACIÓ ACTUAL DELS CONTRACTES I SERVEIS VINCULATS A LA MOBILITAT .....	16
2.3	RESUM PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA .....	17
2.3.1	Índex de motorització .....	17
2.3.2	Fluxos d'entrada a la ciutat per la capacitat d'atracció .....	18
2.3.3	Nombre de places d'estacionament a la ciutat.....	19
2.4	MESURES DE MOBILITAT SOSTENIBLE DINS EL NOU POUM.....	23
2.5	TARIFES VIGENTS DELS SERVEIS I COMPARACIÓ AMB ALTRES MUNICIPIS .....	24
2.5.1	ORDENANÇA FISCAL VIGENT DE LA ZONA BLAVA.....	24
2.5.2	TARIFES DEL SERVEI DE GRUA .....	26
2.5.3	TARIFES COMPARATIVES.....	27
2.6	ALTRES ORDENANCES .....	28
<b>3</b>	<b>RESUM DEL CONTRACTE ACTUAL.....</b>	<b>28</b>
3.1	RESUM DELS PLECS QUE VAN REGIR LA CONTRACTACIÓ .....	28
3.2	RESUM DE L'OFERTA PRESENTADA PER PART DE L'ACTUAL CONCESSIONARI.....	30
3.2.1	Proposta econòmica.....	30
3.2.2	Proposta de l'oferta sobre millores i altres en relació al servei d'aparcament regulat	30
3.2.3	Resum de les propostes de l'oferta en relació al servei de retirada i immobilització de vehicles i dipòsit municipal .....	34
3.2.4	Serveis oferts a l'aparcament de Magisteri.....	38

3.3	RESUM DEL CONTRACTE SIGNAT ENTRE LA PAERIA I EYSA EL 2001.....	40
3.4	PRINCIPALS MODIFICACIONES I AMPLIACIONS DEL CONTRACTE.....	42
3.5	PREPARACIÓ D'UN NOU CONCURS EL 2018, ACTUALMENT SUSPÈS.....	46
<b>4</b>	<b>ANÀLISI ACTUAL DE L'EXPLOTACIÓ. ....</b>	<b>49</b>
4.1	PRINCIPALS DADES TÈCNIQUES I OPERATIVES DEL SERVEI ACTUAL.....	49
4.1.1	Places d'estacionament regulat i balanç explotació: .....	49
4.1.2	Parquímetres:.....	51
4.1.3	Horaris de funcionament del servei d'aparcament regulat .....	54
4.1.4	Mitjans materials i humans:.....	55
4.1.5	Balanç d'explotació del servei de grua i de dipòsit .....	55
4.2	ANÀLISI ECONÒMICA I BALANÇ DE L'EXPLOTACIÓ ACTUAL .....	56
4.2.1	COMPARATIVA ENTRE L'OFERTA DE L'INICI DEL CONTRACTE I LA SITUACIÓ ACTUAL	57
4.2.2	RESULTAT DE L'EXPLOTACIÓ: BALANÇ D'INGRESSOS I RETRIBUCIÓ PER COSTOS	58
4.2.3	BALANÇ ECONÒMIC GLOBAL DELS SERVEIS OBJECTE DE L'ACTUAL CONCESSIÓ .....	60
<b>5</b>	<b>HIPÒTESIS D'EXPLOTACIÓ PER A LES PROJECCIONS ECONÒMIQUES DEL FUTUR SERVEI</b>	<b>61</b>
5.1	SERVEI D'APARCAMENT REGULAT .....	61
5.1.1	Hipòtesi 1 .....	61
5.1.2	Hipòtesi 2 .....	65
5.1.3	Hipòtesi 3 .....	69
5.2	SERVEI DE GRUA I DIPÒSIT DE VEHICLES.....	73
<b>6</b>	<b>ANÀLISI DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ DELS SERVEIS D'APARCAMENT REGULAT, GRUA I DIPÒSIT MUNICIPAL.....</b>	<b>76</b>
6.1	CONSIDERACIONS JURÍDIQUES PRÈVIES.....	76
6.1.1	les competències municipals en matèria d'estacionament regulat i servei de retirada de vehicles .....	76

6.2	CRITERIS COMPARATIUS DE LES DIFERENTES ALTERNATIVES DE GESTIÓ (DIRECTA VS INDIRECTA).....	81
6.2.1	Consideracions jurídiques. Les formes de gestió del serveis públics.....	81
6.2.2	Gestió indirecta. La gestió indirecta de serveis públics en la llei 9/2017 de contractes del sector públic (LCSP). ....	82
6.2.3	Gestió directa .....	85
6.3	LA PRINCIPAL DIFERÈNCIA ENTRE LA GESTIÓ DIRECTA I LA INDIRECTA .....	86
6.4	REFLEXIONS SOBRE LA POTESTAT MUNICIPAL D'ELECCIÓ DE LA MODALITAT DE GESTIÓ.....	88
<b>7</b>	<b>ANÀLISI ECONÒMICA COMPARATIVA DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ EN EL CAS DELS SERVEIS D'ESTACIONAMENT REGULAT (ZONA BLAVA) A LLEIDA.....</b>	<b>91</b>
7.1	HIPÒTESI 1 D'EXPLOTACIÓ. MODEL DE GESTIÓ DIRECTA: .....	94
7.1.1	ENTITAT LOCAL/ ORGANISME AUTÒNOM .....	94
7.1.2	EMPRESA PÚBLICA (SOCIETAT MERCANTIL LOCAL).....	97
7.2	HIPÒTESI 1 D'EXPLOTACIÓ. MODEL DE GESTIÓ INDIRECTA (CONCESSIÓ).....	99
7.3	HIPÒTESI 2 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ DIRECTA .....	101
7.3.1	ENTITAT LOCAL/ORGANISME AUTÒNOM.....	101
7.3.2	EMPRESA PÚBLICA (SOCIETAT MERCANTIL LOCAL) .....	103
7.4	HIPÒTESI 2 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ INDIRECTA.....	105
7.5	HIPÒTESI 3 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ DIRECTA .....	107
7.5.1	ENTITAT LOCAL/ORGANISME AUTÒNOM.....	107
7.5.2	EMPRESA PÚBLICA (SOCIETAT MERCANTIL LOCAL) .....	109
7.6	HIPÒTESI 3 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ INDIRECTA.....	111
7.7	COMPARATIVA FINAL SOBRE LA VIABILITAT ECONÒMICA DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ EN EL SERVEI D'APARCAMENT REGULAT .....	113
7.7.1	HIPÒTESI 1 .....	113
7.7.2	HIPÒTESI 2 .....	114
7.7.3	HIPÒTESI 3 .....	115

<b>8</b>	<b>ANÀLISI ECONÒMICA COMPARATIVA DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ EN EL CAS DEL SERVEI D'ARROSSEGAMENT I DIPÒSIT DE VEHICLES DE LLEIDA.....</b>	<b>115</b>
<b>9</b>	<b>SITUACIÓ ECONÒMICA FINANCERA DE L'AJUNTAMENT I DE LA SML (EMU).....</b>	<b>117</b>
9.1	ENS VINCULATS DE L'AJUNTAMENT DE LLEIDA .....	118
9.2	SITUACIÓ ECONÒMICA DE L'EMU .....	119
<b>10</b>	<b>ALGUNES CONSIDERACIONS ADDICIONALS EN L'ESTUDI DE MODELS DE GESTIÓ .....</b>	<b>119</b>
10.1	ALTRES CRITERIS MULTIVARIANTS COMPARATIUS PER A L'ANÀLISI SOBRE LA SOSTENIBILITAT GLOBAL DEL MODEL.....	120
10.2	ANÀLISI DAFO DEL SERVEI AMB ELS DIVERSOS PARÀMETRES COMPARATIUS .....	125
10.3	COM S'HAN GESTIONAT A LLEIDA I COM ES GESTIONEN ELS PRINCIPALS SERVEIS PÚBLICS? .....	127
10.4	COM S'ESTAN GESTIONANT AQUESTS SERVEIS EN ALTRES CIUTATS?.....	128
<b>11</b>	<b>JUSTIFICACIÓ DE LA MODALITAT DE GESTIÓ MÉS ADEQUADA, EFICIENT I SOSTENIBLE</b>	<b>130</b>
11.1	PROCEDIMENT PER L'ESTABLIMENT DEL SERVEI PÚBLIC D'ESTACIONAMENT REGULAT.....	130
11.2	SOBRE LA NECESSITAT DE JUSTIFICAR LA GESTIÓ DIRECTA EN CAS D'OPTAR PER UNA SOCIETAT MUNICIPAL COM L'EMU.....	132
11.3	ALGUNS DELS PROCEDIMENTS A DUR A TERME EN CAS QUE EL MODEL ESCOLLIT FOS LA GESTIÓ DIRECTA A TRAVÉS DE SML .....	133
11.3.1	Definir la nova estructura organitzativa i operativa de la societat amb un nou organigrama .....	133
11.3.2	Determinació de la forma d'encomana de gestió i sobre la naturalesa tributària dels serveis .....	135
11.3.3	Anàlisi de les implicacions en l'endeutament global del consistori i possible nova sectorització de la societat.....	137
11.3.4	Previsió de terminis per fer efectiu un eventual canvi en el model de gestió..	139
11.4	ALTERNATIVA FINANÇAMENT INVERSIONS EN CAS DE GESTIÓ DIRECTA A TRAVÉS SML	139

11.5 PASOS I PROCEDIMENTS EN CAS QUE S'OPTÉS PER MANTENIR L'ACTUAL MODEL DE GESTIÓ INDIRECTA .....	144
11.6 PROPOSTA DE CARA A UNA CONCESSIÓ DE SERVEIS DE L'APARCAMENT REGULAT	146
11.7 LA NECESSÀRIA FISCALITZACIÓ, CONTROL I SEGUIMENT DE LES CONCESSIONS .....	148
<b>12 CONCLUSIONS.....</b>	<b>149</b>

## ÍNDEX TAULES

Taula 1. Evolució de la població a Lleida durant el període 2000-2020.....	13
Taula 2. Comparació de l'evolució de creixement del parc de vehicles i de la població a Lleida durant el període 2000-2019 .....	22
Taula 3 Tarifes per la retirada de vehicles de la via pública en el servei d'arrossegament .....	26
Taula 4 Tarifes del Dipòsit Municipal de vehicles .....	26
Taula 5 Comparació de tarifes de zona blava a diversos municipis.....	27
Taula 6 Taula comparativa de tarifes per a residents en diversos municipis .....	27
Taula 7 Resum de l'oferta presentada per Eysa l'any 2001 .....	30
Taula 8 Proposta de l'oferta presentada per Eysa en relació a l'aparcament regulat.....	31
Taula 9 Inversions ofertades per l'actual concessionari, en pessetes, en l'aparcament regulat	31
Taula 10 Resum de les inversions ofertades pel concessionari, en pessetes , en l'aparcament regulat .....	32
Taula 11 Taula d'amortitzacions de les Inversions proposades en l'oferta de l'adjudicatari en relació a l'aparcament regulat .....	33
Taula 12 Personal ofertat per Eysa (detall i costos) per al servei d'aparcament regulat .....	33
Taula 13. Despeses d'explotació del servei d'aparcament regulat ofertat per Eysa .....	33
Taula 14 Costos del servei de l'oferta presentada per l'adjudicatari en relació al servei de grua i dipòsit.....	35
Taula 15 Inversions proposades en l'oferta d'Eysa en relació al servei de grua i arrossegament de vehicles.....	35
Taula 16. Inversions a les instal·lacions del dipòsit de l'oferta d'Eysa .....	36
Taula 17 Amortització anual de l'oferta d'Eysa de les inversions pel servei de grua i dipòsit....	36

Taula 18. Personal ofertat per Eysa per al servei d'arrossegament(detall i costos) .....	37
Taula 19 Personal ofertat per Eysa per a la gestió del Dipòsit (detall i costos) .....	37
Taula 20. Costos explotació per al servei d'arrossegament de vehicles de l'oferta de 2001 .....	37
Taula 21. Costos explotació de la gestió del dipòsit de l'oferta de 2001 .....	38
Taula 22 Costos del servei a l'aparcament de Magisteri ofertats per Eysa .....	38
Taula 23 Inversions del servei de l'aparcament de Magisteri ofertades per Eysa .....	38
Taula 24 Despeses anuals inversió a l'aparcament de Magisteri.....	39
Taula 25 Personal proposat en l'oferta per a la gestió de l'aparcament de Magisteri .....	39
Taula 26. Costos explotació de l'aparcament de Magisteri ofertats per Eysa .....	39
Taula 27 Resum amortitzacions en finalitzar el contracte el 2016 i nou règim econòmic a aplicar en les pròrrogues .....	45
Taula 28 Balanç de l'explotació del servei d'aparcament regulat amb dades de 2019 .....	49
Taula 29 Resum de dades d'explotació del servei d'aparcament regulat i balanços recaptació de l'exercici 2018, d'acord amb els resultats de la comissió de seguiment de la concessió. ....	50
Taula 30 Balanç d'explotació del servei de grua, amb entrada i sortides de vehicles i el motiu de la infracció. Any 2019 .....	55
Taula 31 Resum de les entrades de vehicles a dipòsit des del 2016 a 2020.....	56
Taula 32 Balanç d'activitat al dipòsit municipal de vehicles. Any 2019 .....	56
Taula 33 Balanç econòmic de la concessió i retribució 2019, i evolució dels principals costos del servei d'aparcament regulat de la concessió .....	57
Taula 34 Balanç econòmic de la concessió i retribució 2019, i evolució dels principals costos del servei d'arrossegament de vehicles i dipòsit de la concessió .....	58
Taula 35 Balanç econòmic de la concessió, en relació a l'aparcament regulat, en els darrers tres exercicis .....	59
Taula 36 Distribució de les diverses modalitats de pagament de la zona blava segons dades de la comissió de seguiment de la concessió corresponents a l'any 2018.....	59
Taula 37 Balanç econòmic de la concessió, en relació al servei de grua, en els darrers tres exercicis .....	59

Taula 38 Balanç econòmic de la concessió, en relació al servei de dipòsit de vehicles, en els darrers tres exercicis .....	60
Taula 39 Balanç econòmic de la concessió, en relació als tres serveis, en els darrers tres exercicis .....	60
Taula 40 Principals paràmetres per desenvolupar la hipòtesi 1 d'exploració de l'aparcament regulat .....	62
Taula 41 Necessitats de personal per desenvolupar la hipòtesi 1 d'exploració de l'aparcament regulat .....	62
<i>Taula 42 Costos estimats del personal que es considera en la hipòtesi 1 d'exploració .....</i>	<i>63</i>
<i>Taula 43 Costos estimats d'exploració del servei d'aparcament regulat en la hipòtesi 1 .....</i>	<i>63</i>
Taula 44 Inversions que es consideren necessàries per al servei en la hipòtesi 1.....	63
Taula 45 amortitzacions derivades de les inversions previstes per la hipòtesi 1 .....	64
Taula 46 Total costos projectats en la hipòtesi 1 d'exploració de l'aparcament regulat .....	64
Taula 47 Principals paràmetres per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat .....	65
Taula 48 Personal adscrit actualment i calculat per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat.....	65
Taula 49 Costos estimats de personal per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat.....	66
Taula 50 Costos d'exploració estimats per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat.....	67
taula 51 Inversions que es consideren necessàries per al servei en la hipòtesi 2 .....	68
taula 52 amortitzacions derivades de les inversions previstes per la hipòtesi 2 .....	68
Taula 53 Costos totals estimats del servei per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat.....	69
Taula 54 Principals paràmetres per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat .....	69
Taula 55 Necessitats de personal per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat .....	69



Taula 56 Costos estimats de personal per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat.....	70
Taula 57 Costos d'exploració estimats per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat.....	71
taula 58 Inversions que es consideren necessàries per al servei en la hipòtesi 3 .....	72
taula 59 amortitzacions derivades de les inversions previstes per la hipòtesi 3 .....	72
Taula 60 Costos totals estimats del servei per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat.....	73
taula 61 Personal actual per dur a terme els serveis de grua i dipòsit .....	73
taula 62 Costos d'exploració estimats pel servei d'arrossegament de vehicles .....	74
taula 63 Costos d'exploració estimats pel servei de dipòsit de vehicles .....	74
taula 64 Inversions que es consideren necessàries i amortitzacions del servei d'arrossegament i dipòsit.....	75
taula 65 Total costos estimats per al futur servei d'arrossegament de vehicles i dipòsit municipal .....	75
taula 66 Balanç econòmic entre ingressos i despeses previstos per al futur servei d'arrossegament de vehicles i dipòsit municipal.....	76
Taula 67 Estimació de costos en gestió directa EL/OA a partir hipòtesi 1 d'exploració .....	95
Taula 68 Evolució dels ingressos dels servei d'aparcament regulat en els darrers 3 anys .....	95
Taula 69 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa EL/OA en la hipòtesi 1 d'exploració .....	96
Taula 70 Estimació de costos de Personal en gestió directa a través SML en la hipòtesi 1 d'exploració.....	97
Taula 71 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa a través SML en la hipòtesi 1 d'exploració.....	98
Taula 72 Estimació costos en alternativa gestió indirecta amb hipòtesi 1 d'exploració .....	99
Taula 73 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió indirecta en la hipòtesi 1 d'exploració.	100
Taula 74 Estimació de costos en model de gestió directa EL/OA amb hipòtesi 2 d'exploració	101
Taula 75 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa EL/OA en la hipòtesi 2 d'exploració .....	102

taula 76 Estimació de costos amb gestió directa a través SML en la hipòtesi 2 d'exploració ..	103
Taula 77 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa a través SML en la hipòtesi 2 d'exploració.....	104
Taula 78 Estimació de costos en el model de gestió indirecta amb la hipòtesi 2 d'exploració	105
Taula 79 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió indirecta en la hipòtesi 2 d'exploració	106
Taula 80 Estimació de costos en model de gestió directa EL/OA amb hipòtesi 3 d'exploració	107
Taula 81 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa EL/OA en la hipòtesi 3 d'exploració .....	108
taula 82 Estimació de costos amb gestió directa a través SML en la hipòtesi 3 d'exploració ..	109
Taula 83 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa a través SML en la hipòtesi 3 d'exploració.....	110
Taula 84 Estimació de costos en el model de gestió indirecta amb la hipòtesi 3 d'exploració	111
Taula 85 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió indirecta en la hipòtesi 3 d'exploració	112
Taula 86 Balanç comparatiu de la viabilitat econòmica de les diferents modalitats de gestió amb la hipòtesi 1 d'exploració .....	113
Taula 87 Balanç comparatiu de la viabilitat econòmica de les diferents modalitats de gestió amb la hipòtesi 2 d'exploració .....	114
taula 88 Balanç comparatiu de la viabilitat econòmica de les diferents modalitats de gestió amb la hipòtesi 3 d'exploració .....	115
<i>taula 89 Resultat anàlisi comparatiu dels diferents models de gestió per al servei de grua i dipòsit .....</i>	<i>116</i>
<i>Taula 90 Anàlisi de la viabilitat de gestió directa a través de SML amb alternativa A de finançament d'inversions.....</i>	<i>141</i>
<i>Taula 91 Anàlisi de la viabilitat de gestió directa a través de SML amb alternativa B de finançament d'inversions.....</i>	<i>143</i>
Taula 92 Proposta d'inversions en una eventual concessió per a regular el servei d'aparcament a Lleida .....	146
Taula 93 Estimació d'amortitzacions en una eventual concessió de l'aparcament regulat a Lleida .....	147

Taula 94 Estimació dels costos de la proposta plantejada per a una eventual concessió de l'aparcament regulat a Lleida.....	147
---	-----

### ÍNDIX DE FIGURES

Figura 1. Evolució de la població a Lleida. Període 2000-2020.....	14
Figura 2. Densitat de la població a Lleida l'any 2019, font: Forocidad .....	15
Figura 3. Renda per càpita a Lleida l'any 2017, i la seva distribució per barris. Font: Forocidad .....	16
Figura 4. Evolució del parc de vehicles a Lleida. Període 1997-2019.....	18
Figura 5 Propostes del PMU en l'àmbit de l'oferta d'aparcaments de la ciutat. Font: Pla Mobilitat Urbana.....	21
Figura 6 Gràfic de dispersió de les variacions percentuals del parc de vehicles i de la població a Lleida durant el període 2000-2019 .....	23
Figura 7 Alguns dels principals eixos d'entrada a la ciutat segons l'avanç del POUM.....	24

### ÍNDIX DE D'IL·LUSTRACIONS

Il·lustració 1 Imatge d'un dels parquímetres actual al carrer Vila Antònia .	51
Il·lustració 2 Imatge de zona blava d'alta rotació a l'avinguda Rovira Roure .....	52
Il·lustració 3 <a href="https://cartolleida.paeria.es/plano_l_mobilitat/">https://cartolleida.paeria.es/plano_l_mobilitat/</a> .....	54

## 1 OBJECTE

L'objecte del present informe a dur a terme per **PWACS** és el “Servei d’anàlisi del model de gestió dels serveis d’aparcament regulat en via pública, d’arrossegament i trasllat de vehicles i de dipòsit municipal de vehicles a la ciutat de Lleida (exp. SER MENP 2020 0012)”, segons decret d’adjudicació de l’Ajuntament de Lleida amb data 3 de febrer de 2021.

D’acord amb els requisits que va establir el Plec de Prescripcions Tècniques que va regir la licitació de l’esmentat contracte per part de la Paeria, l’estudi es centrarà específicament en analitzar, en temes d’eficàcia, eficiència i sostenibilitat financera, com estableix la normativa vigent, quin és el millor model de gestió dels serveis d’aparcament regulat a la via pública i de retirada i trasllat de vehicles mitjançant grua la ciutat de Lleida. En concret, el present informe analitzarà la qüestió des de la vessant jurídica, des de la vessant econòmica i financera, des del punt de vista de la gestió del personal i des de l’òrbita de la qualitat del servei per establir un model comparatiu sobre les diverses alternatives d’exploració futura del servei (gestió indirecta versus gestió directa).

A partir de la contrastada experiència de **PWACS** en estudis similars sobre serveis públics, i un cop analitzats els antecedents i les circumstàncies específiques del contracte en qüestió, es redactarà una **Memòria Justificativa del model de Gestió més sostenible i eficient dels serveis d’estacionament regulat (zona blava) i retirada de vehicles al municipi de Lleida**, amb una anàlisi DAFO comparativa de les diferents alternatives i modalitats de gestió directa i indirecta de cara a la presa de decisions, amb un estudi detallat i acurat des dels fonaments tècnics, jurídics i econòmic-financer que han de sustentar una adequada explotació dels serveis públics que tingui en compte no només paràmetres econòmics i financers d’eficàcia, eficiència i prudència financera, sinó també la sostenibilitat global del model i els principis de bona administració dels recursos públics. En aquest aspecte, s’ha de tenir en compte la situació econòmica-financera de l’Ajuntament i de les empreses pròpies; el funcionament i organigrama de l’estructura municipal, les polítiques de participació, transparència i rendició de comptes de la Paeria a la ciutadania i l’experiència i tradició del municipi en les formes i sistemes de prestar els serveis públics a la ciutadania, entre d’altres paràmetres.

Complementàriament, **PWACS**, en l’apartat corresponent als models de gestió directa, farà un especial incís en la viabilitat que la prestació del servei es dugui a terme a través d’un ens personificat, en aquest cas l’empresa pública ja creada i plenament operativa, l’Empresa Municipal d’Urbanisme (EMU), a partir de l’avaluació dels següents paràmetres: recursos humans, inversions necessàries, finançament, situació financera global de l’EMU i de

l'Ajuntament, aspectes fiscals, especialització en el sector i facilitat d'accés a les novetats tecnològiques, flexibilitat administrativa i operativa, entre d'altres, per tal de poder ajustar l'explotació del servei en funció de possibles variacions en les polítiques de mobilitat i de regulació dels aparcaments que pugui adoptar l'Ajuntament de Lleida a curt i mig termini.

## 2 ANTECEDENTS

Per tal d'emmarcar l'àmbit d'actuació i el servei objecte d'estudi d'aquest informe, i que es desenvolupa específicament des del punt de vist tècnic i econòmic en el capítol 4, fem en aquest punt una breu referència al funcionament de la zona blava i de la grua. La ciutat de Lleida compta amb un total de 4.641 places d'estacionament regulat (dades de 2020) en diferents modalitats en funció de la rotació de vehicles (zona blava, zona vermella, zona verda i zona taronja) i de 4 grues per al servei de retirada de vehicles.

El servei d'aparcament regulat, dipòsit de vehicles i arrossegament de vehicles en el terme municipal de Lleida es gestiona de forma indirecta, mitjançant una concessió administrativa (en aquell moment una concessió de gestió de servei públic), adjudicada en ple el 23 de febrer de l'any 2001 a la Companyia Mercantil Estacionamientos y Servicios SA (Eysa), per un període de 15 anys, tot i que actualment es troba en situació de pròrroga tàcita. De fet, la ciutat va implantar la zona blava l'any 1985 a través d'una concessió gestionada per l'empresa Parcosa, filial de Fomento de Construcciones y Contratas, i que va ser absorbida per Eysa (finalment l'any 2011 FCC va vendre Eysa a unes firmes de capital risc). A partir del nou concurs que es va aprovar l'any 2000, la Paeria va decidir unificar en un mateix servei la regulació de la zona blava, el servei de retirada de vehicles mitjançant grua (que fins al moment gestionava Autobusos de Lleida), mentre que el personal i la gestió del dipòsit municipal de vehicles anava a càrrec de l'extinta Empresa Municipal de Serveis Comunitaris. D'acord amb l'actual contracte, tot i ser formalment una concessió, l'adjudicatari rep una retribució fixa per tal de cobrir els costos de funcionament dels serveis i la seva evolució mentre que liquida a l'Ajuntament els ingressos procedents de la recaptació.

En aquest capítol, més enllà dels apunts inicials sobre l'àmbit territorial d'estudi i el context demogràfic i socioeconòmic del municipi, mostrarem el context en què es desenvolupen actualment els serveis objecte del present estudi, és a dir en el marc de la planificació de la mobilitat a la ciutat de Lleida i les previsions de noves actuacions i d'estratègies de futur que s'està plantejant l'equip de govern municipal en aquest àmbit, a partir del desenvolupament dels principals punts del Pla de Mobilitat Urbana vigent al municipi, de l'avanç del Pla

d'Ordenació Urbana Municipal (POUM) i d'altres normatives i reglaments. En aquest sentit, i en la mateixa línia de les directrius apuntades tant pel PMU com per l'avanç del POUM, l'Ajuntament vol establir les bases d'una mobilitat més sostenible i avançar cap a una gestió unificada de la mobilitat, la intermodalitat de tots els sistemes i modes de transport i el control unificat dels serveis associats. Finalment, en aquest capítol també es fa referència a les tarifes vigents a partir de l'ordenança fiscal i la comparativa amb taxes sobre l'estacionament regulat a altres municipis.

## 2.1 BREUS APUNTS SOBRE DADES DEMOGRÀFIQUES I LA SITUACIÓ SOCIOECONÒMICA DE LA CIUTAT

Prèviament, reproduïrem breument informació demogràfica del municipi així com el seu context socioeconòmic, dos paràmetres importants en els fluxos de mobilitat a la ciutat i en l'ús dels diferents modes de desplaçament. Segons les dades publicades per l'INE, l'1 de gener de 2020 el nombre d'habitants a Lleida capital era de 140.403.

Taula 1. Evolució de la població a Lleida durant el període 2000-2020

Evolució de la població total		
Any	Població (hab.)	Variació (%)
2000	112.194	
2001	113.040	0,75%
2002	115.000	1,73%
2003	118.035	2,64%
2004	119.935	1,61%
2005	124.709	3,98%
2006	125.677	0,78%
2007	127.314	1,30%
2008	131.731	3,47%
2009	135.919	3,18%
2010	137.387	1,08%
2011	138.416	0,75%
2012	139.834	1,02%
2013	139.809	-0,02%
2014	139.176	-0,45%
2015	138.542	-0,46%
2016	138.144	-0,29%
2017	137.327	-0,59%
2018	137.856	0,39%

Evolució de la població total		
2019	138.956	0,80%
2020	140.403	1,04%

En la taula anterior es pot observar com el municipi ha experimentat un augment de població del 25% entre l'any 2000 i 2020. Durant aquest període s'aprecia un augment constant entre els anys 2000 i 2012, seguit d'un retrocés entre 2013 i 2017, per tornar a créixer des del 2018 fins a l'actualitat.

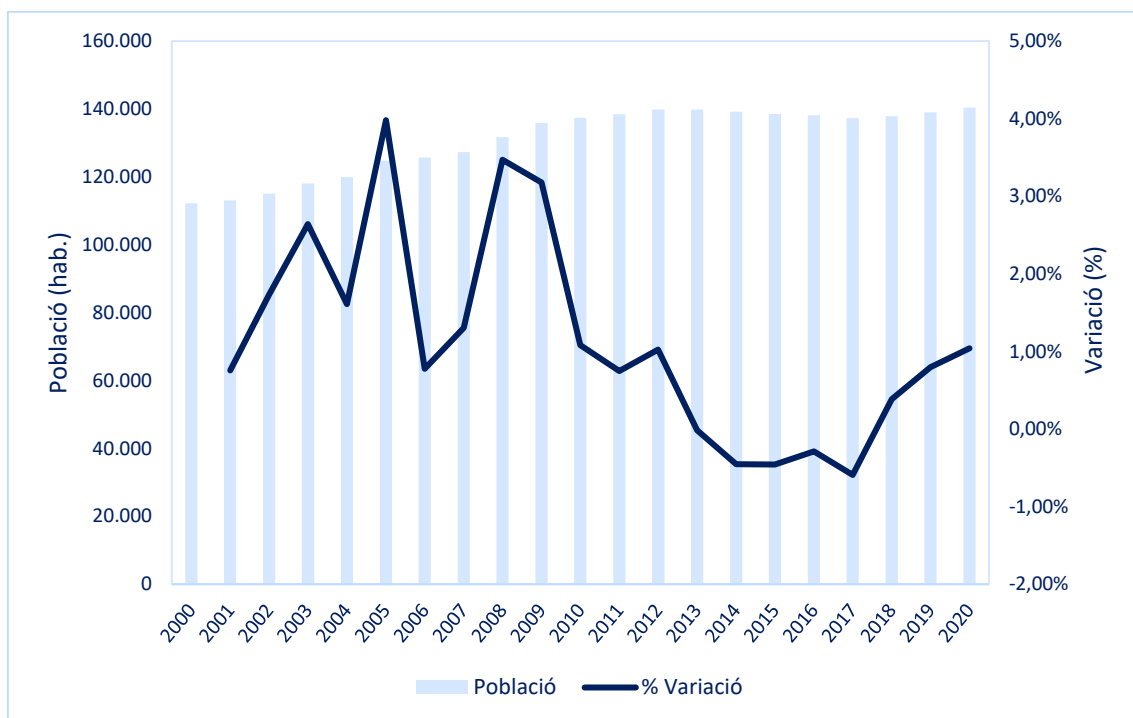
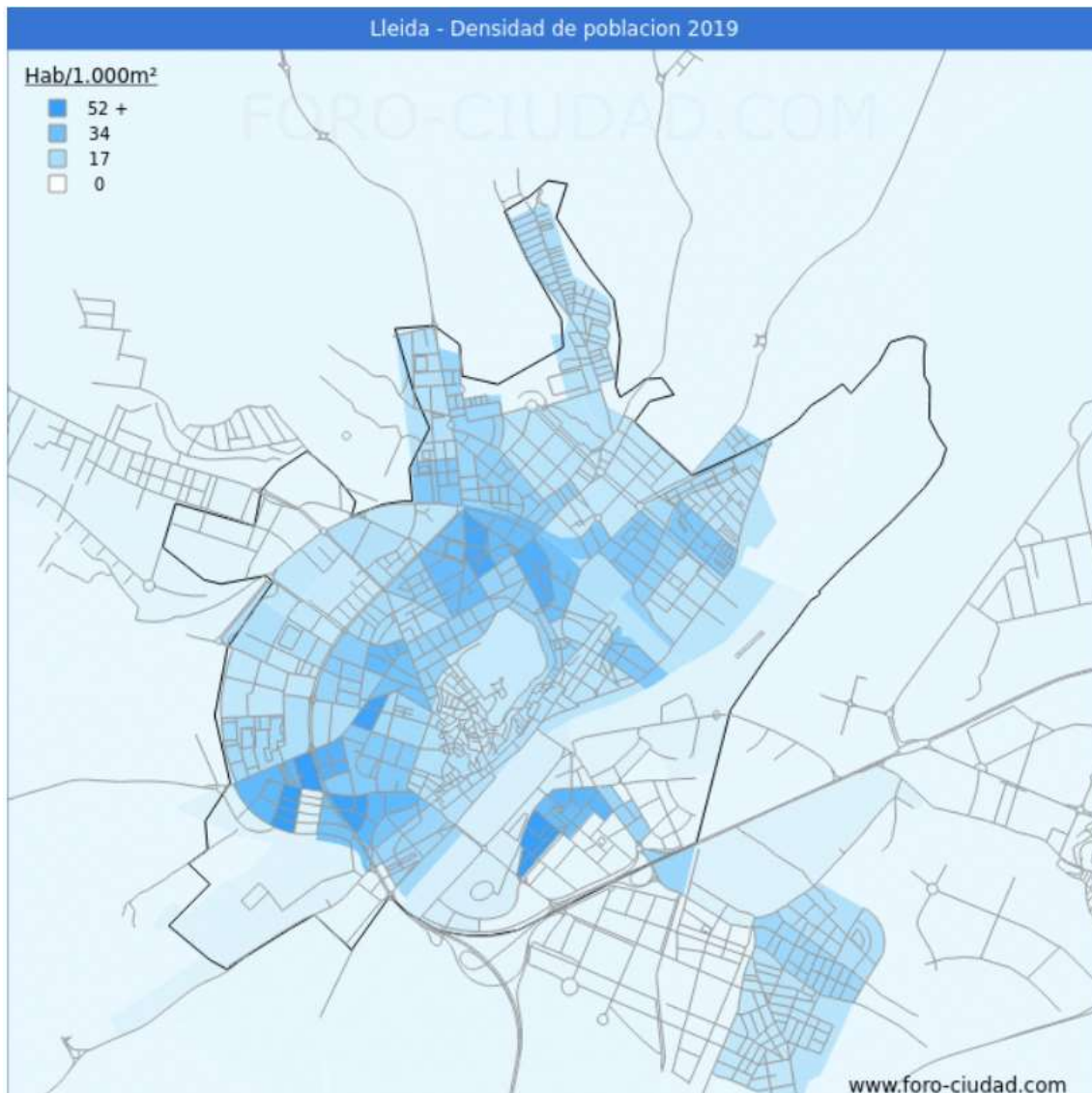


Figura 1. Evolució de la població a Lleida. Període 2000-2020.

Actualment la densitat de població a Lleida és de 662,26 habitants per Km<sup>2</sup>. A continuació es mostra una figura de la densitat de població en funció dels barris, a partir de diferents tonalitats, i d'acord amb la informació recollida per "foro Ciudad":



*Figura 2. Densitat de la població a Lleida l'any 2019, font: Forociudad*

A nivell econòmic i d'acord amb les dades publicades pel Ministeri d'Hisenda **la renda bruta mitja per declarant, en el municipi de Lleida l'any 2018, va ser de 28.240€**, 1.087€ més respecte a l'any 2017 . Un cop descomptada la liquidació per IRPF i allò aportat a la Seguretat Social la renda disponible mitja per declarant es va situar en 23.011€.



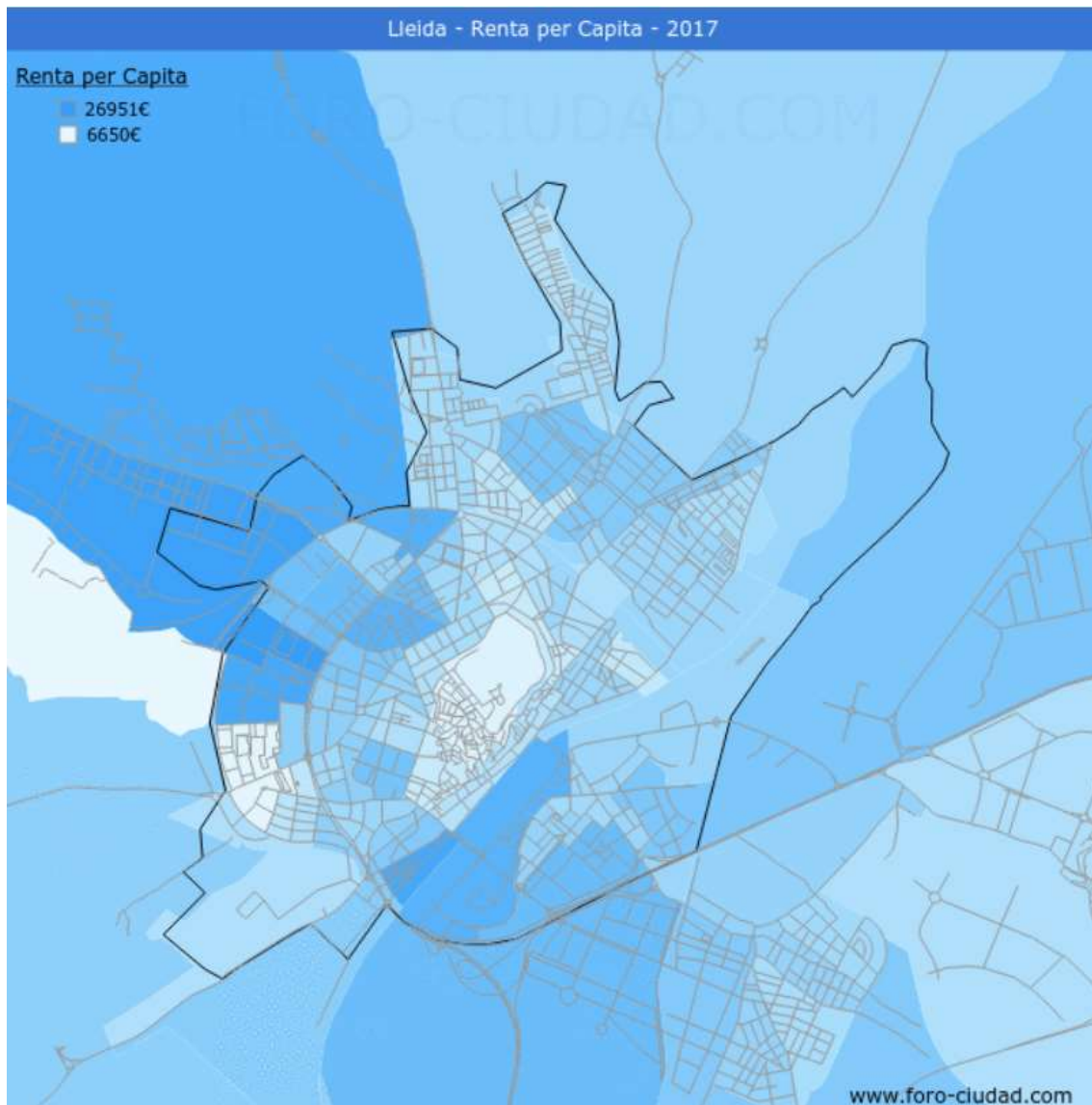


Figura 3. Renda per càpita a Lleida l'any 2017, i la seva distribució per barris. Font: Forociudad

## 2.2 SITUACIÓ ACTUAL DELS CONTRACTES I SERVEIS VINCULATS A LA MOBILITAT

L'Ajuntament de Lleida està estudiant actualment quin és el millor model per a gestionar els serveis d'aparcament i estacionament regulat al municipi, donada la situació de provisionalitat jurídica del contracte actual de regulació de l'estacionament en superfície i la gestió de retirada de vehicles mitjançant grua, que es troba en pròrroga tàcita des de l'acord adoptat per la junta de govern local el 22 de març de 2016. Però aquesta anàlisi no pot obviar un marc més global i una estratègia a més llarg termini sobre les polítiques de mobilitat a la ciutat i, en concret, sobre com ha de ser la gestió dels elements de control de trànsit i seguretat vial com radars, mesures de control de velocitat o càmeres i, especialment, l'explotació dels principals aparcaments

públics soterrats de la ciutat (com el de l'avinguda de Blondel i el de la plaça de Sant Joan), quina concessió finalitza en els propers anys.

Específicament, i en primer terme, donat que el contracte del servei de manteniment dels radars instal·lats pel control del trànsit ja va ser recuperat i "internalitzat" de forma provisional per l'Ajuntament fa uns mesos, incorporant així mateix el personal adscrit a la prestació, el consistori requereix en aquests moments el poder disposar d'un assessorament especialitzat de cara a decidir de manera immediata la forma de gestió de l'aparcament regulat (zona blava) i del servei de grua, tot tenint en compte que des de que va acabar la vigència del contracte hi un debat en el si del consistori sobre quin és el millor model per dur a terme la prestació. De fet, com desenvoluparem en el punt 3.5, el consistori havia preparat l'any 2018 uns plecs de prescripcions per dur a terme la licitació d'un contracte de serveis amb un termini de 5 anys, un procés que finalment ha decaigut i ha quedat a expenses de la decisió de l'equip de govern al respecte.

## **2.3 RESUM PLA DE MOBILITAT URBANA DE LLEIDA**

La Paeria disposa d'un Pla de Mobilitat Urbana (PMU), aprovat l'any 2011 i en fase d'actualització des de l'any 2018, on es prioritzen diverses línies d'actuació destinades a millorar la seguretat viària, la mobilitat a peu, en bicicleta o en transport públic i l'adopció de bones pràctiques destinades a fomentar els modes de desplaçament més sostenibles i racionalitzar l'ús del vehicle privat.

### *2.3.1 Índex de motorització*

En primer lloc, i a tall introductori en tots els documents de planificació vinculats a la mobilitat cal fer referència a l'índex de motorització, és a dir el nombre de vehicles registrats a la ciutat i la seva evolució. Actualment, d'acord amb dades de l'IDESCAT referides a l'any 2019, a la ciutat es registren un total de 89.618 vehicles, del quals 62.969 són turismes.

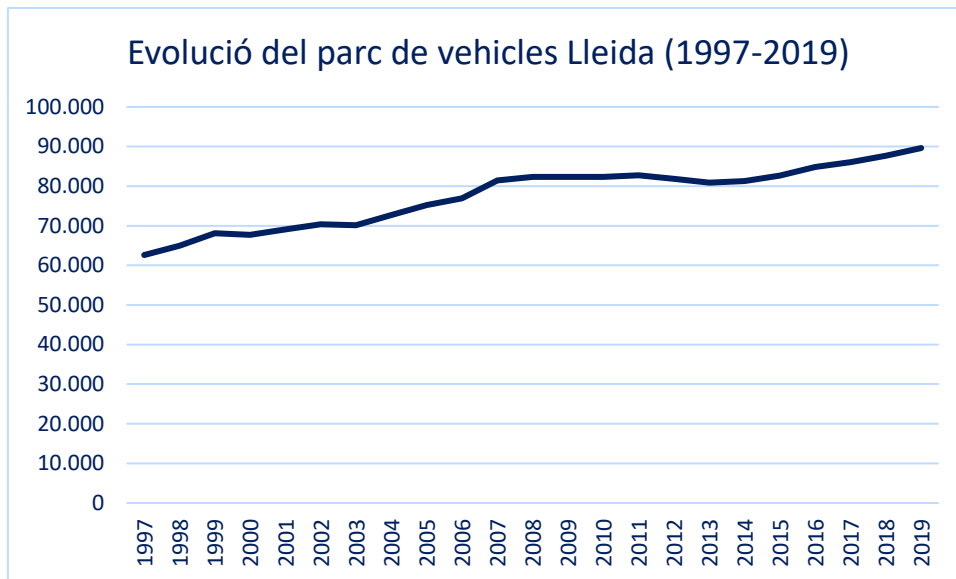


Figura 4. Evolució del parc de vehicles a Lleida. Període 1997-2019.

Es pot observar com el parc de vehicles s'incrementa notablement al llarg dels anys entre el període de 1997 i 2019, experimentant una estabilització entre 2007 i 2014, tot i que entre els anys 2002 i 2006 el creixement havia estat molt notable, del 18,5%. L'estabilització dels anys esmentats coincideix amb la crisi econòmica de 2008 i els experts l'atribueixen també a la potenciació de polítiques de pacificació del trànsit de la ciutat.

Precisament, en el PMU es destaca el fet que en aquests anys, i fins al 2016, es registra fins i tot un decrement en el nombre de vehicles, que es xifra en el 4% entre 2011 i 2016, passant de 421,5 a 405,6 vehicles per cada 1000 habitants.

### 2.3.2 Fluxos d'entrada a la ciutat per la capacitat d'atracció

Sobre la capacitat d'atracció de trànsit de la ciutat, donada la seva condició de capital administrativa i principal centre de serveis d'una extensa àrea geogràfica, que va fins i tot més enllà dels límits provincials, cal destacar la composició de la xarxa bàsica de la ciutat, que disposa d'unes vies d'accés formades per 8 carrils d'entrada i 8 carrils de sortida, aquestes característiques es tradueixen en una capacitat potencial d'aproximadament 200.000 vehicles al dia.

Cal indicar que, segons l'avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, s'estima que diàriament, es registren d'entrada i sortida de l'àmbit municipal un total de 116.310 desplaçament vehicles cada dia laborable, i en dissabte la xifra augmenta a 140.502 desplaçaments en els dos sentits.

La L-11 és la via principal que porta més trànsit, amb 21.800 vehicles que cada dia entren al municipi de Lleida. La N-II, amb una mitjana de 11.800 vehicles d'entrada, és una de les carreteres d'accés a la ciutat amb més densitat de vehicles. I per altra banda, la Ronda N-230 és un accés per on passen 30.000 vehicles per dia en ambdós sentits.

### 2.3.3 Nombre de places d'estacionament a la ciutat

A l'àmbit inventariat pel PMU s'han comptabilitzat aproximadament que l'oferta d'aparcament a Lleida està al voltant de 70.000 places d'estacionament, el que suposa 86 places per hectàrea i equival la mitjana de la trama urbana. S'estima que el 60% d'aquestes places representen aquelles que es troben fora de la calçada, i responen a places d'estacionament privat de veïns, aparcament públics i reservats. Per altra banda, es calculen al voltant de 25.000 places d'aparcament en la via pública, de les quals el 82% no estan regulades, i la resta que corresponen a 4.500 places sí que estan regulades.

Per tant, es divideix l'oferta d'aparcament a la calçada en les següents categories:

- Places no regulades: d'ús gratuït i no sotmeses a cap classe de regulació.
- Places regulades: la regulació pot afectar el tipus de vehicle que es permet estacionar amb la implantació d'una tarifa que reguli l'ús. Al municipi de Lleida es troben places de zona blava, de càrrega i descàrrega i reserves especials (minusvàlids, policia, etc.).

Les places no regulades són complementades amb l'oferta de solars d'aparcament gratuït, tot i això cal fer una diferenciació entre els dos tipus de places, ja que la primera d'elles és una oferta consolidada mentre que els solars acostumen a desaparèixer per canvi d'ús. Alguns solars estan condicionats per aquesta funció, un exemple és l'aparcament de Barris Nord, però la major part són espais que generen inseguretats degut a estar poc il·luminats i sense asfaltar. Respecte a la localització d'aquests espais d'aparcament no regulats, se situen fora del centre de la ciutat, i en conseqüència poden ser considerats com a dissuasius, perquè es pretén dissuadir d'estacionament en zones que són més congestionades de la ciutat, com és el mateix centre, i el motiu ha estat perquè la demanda d'aparcament ha superat clarament l'oferta i ha calgut regular places per tal de mantenir i potenciar l'activitat terciària.

És per això, segons el PMU, que les places no regulades es troben en gran majoria per sobre l'eix Rambla d'Aragó – Balmes – Av. Prat de la Ribera. Sota d'aquest eix continuen havent places no regulades que durant el dia serien les places gratuïtes més properes al centre comercial de la ciutat, juntament amb les que es troben situades al Portal de Magdalena.

Les tipologies de places regulades a la calçada (d'acord amb les dates d'elaboració del PMU i la informació del servei d'aquell moment) són les següents:

- Zona blava. Al municipi de Lleida hi ha comptabilitzades aproximadament 3.650 places d'aparcament regulades amb zona blava, de les quals la major part es situen en les zones 7, 10 i 3, cobrint les necessitats del centre comercial, la universitat i diversos centres hospitalaris. Estan destinades als usuaris que estacionen per períodes de temps inferiors a 2,5 hores amb l'objectiu d'aconseguir rotació dels vehicles de dilluns a divendres de 9 a 14h i de 17 a 20 i els dissabtes de 9 a 14h.  
En el cas de Lleida la tarifa és progressiva, és a dir, que aparcar una hora és més econòmic proporcionalment que aparcar dues hores.
- Les places de càrrega i descàrrega són aquelles reservades durant un període comprés per a la distribució urbana de mercaderies i així satisfer les necessitats de l'activitat comercial properes a l'espai d'aparcament reservat per càrrega i descàrrega. En l'àrea inventariada, s'han detectat aproximadament de 650 places d'aquesta categoria.
- Les places reservades responen majoritàriament a la reserva d'una o dues places estan destinades a usuaris amb algun tipus de minusvalidesa, encara que en aquest apartat també s'inclouen reserves d'hotel o mercat. En els dos tipus d'ofertes regulades analitzades anteriorment, zona blava i càrrega i descàrrega, els usuaris amb certificat de minusvàlid hi poden estacionar de manera legal a qualsevol hora. A la zona inventariada s'han calculat aproximadament 230 places d'aquesta tipologia.

Fora de la calçada s'ha calculat que es disposa de 45.000 places d'aparcament, el que suposa aproximadament el 60% de l'aparcament total com anteriorment s'ha comentat, i representa 55 places per hectàrea. D'aquestes places que es comptabilitzen fora de la calçada el 64% són aparcaments de veïns privats.

Cal destacar que en comparació amb altres ciutats, les places mínimes d'aparcament establertes en el POUM és molt baixa (1 plaça d'aparcament per habitatge), mentre que altres ciutats requereixen més d'una plaça d'aparcament per habitatge, i depenen de la grandària de l'habitatge. L'estricta aplicació d'aquests paràmetres és un dels motius de la sobre-ocupació dels carrers com a espai d'aparcament. La taxa de creixement del parc de vehicles a la ciutat és molt superior a la taxa de creixement dels habitatges nous, pel que l'oferta de garatges particulars dels veïns no ha pogut adaptar-se a l'augment de la demanda, la qual cosa ha provocat dèficits d'aparcament.

Aquesta és una conclusió rellevant del PMU, circumstància que explicaria els índex d'ocupació i rotació de vehicles a la zona blava de la ciutat, i que d'acord amb la memòria del concessionari del servei corresponent a l'any 2018 seria de 4,36 vehicles per plaça, en relació a la rotació de vehicles per dia i plaça real mentre que la rotació per plaça/pagament seria menor.

A partir de la diagnosi del PMU, resumida en les línies anteriors, el document de planificació fa un seguit de recomanacions en el camp de les polítiques de regulació de l'aparcament:

Objectius	Línia estratègica		Mesures
7 Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les necessitats dels residents, del comerç i de l'intermodalitat	7.1 Millorar la gestió de l'estacionament de turismes i motocicletes en l'àmbit urbà	36	Consolidar i ampliar aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a l'entorn del centre.
		37	Continuar amb la modificació de la regulació de l'estacionament: Distribució, Tarificació progressiva, Residents i zonificació. Estacionaments per vehicles ecològics.
		38	Continuar amb l'eliminació d'aparcament a la xarxa bàsica de la ciutat. Permetre l'estacionament de residents en horari nocturn.
		39	Pla de control de l'indisciplina de l'estacionament a la via pública.
	7.2 Implantar nous estacionaments reservats per motocicletes	40	Continuar amb el desplegament d'estacionaments per a motocicletes especialment abans dels passos de vianants i cruïlles per millorar la visibilitat i la seguretat en aquests punts, en tots els barris.
	7.3 Adequar els estacionaments per a PMR als criteris d'accessibilitat universal	41	Continuar amb la creació de punts d'aparcaments per a persones amb mobilitat reduïda.

Figura 5 Propostes del PMU en l'àmbit de l'oferta d'aparcaments de la ciutat. Font: Pla Mobilitat Urbana

En relació a les previsions de creixement de noves places d'estacionament controlat, es destaca en el PMU un objectiu operatiu d'assolir l'any 2017 un total de 4.750,2 de places d'aparcament regulat en destinació.

Amb l'objectiu d'interpretar el creixement del parc de vehicles a la ciutat de Lleida, i així observar els diferents factors que poden haver influït en aquest augment sostingut en els darrers anys, hem dut a terme una anàlisi a partir de les variacions percentuals de creixement o decreixement respecte a l'any anterior en el nombre de parc de vehicles entre el període 2000-2019, en comparació amb la tendència de creixement o decreixement de la població al municipi de Lleida en el mateix període:

Taula 2. Comparació de l'evolució de creixement del parc de vehicles i de la població a Lleida durant el període 2000-2019

	Variació Parc vehicles (%)	Variació Població (%)
<b>2000</b>		
<b>2001</b>	2,02%	0,75%
<b>2002</b>	1,85%	1,73%
<b>2003</b>	-0,32%	2,64%
<b>2004</b>	3,74%	1,61%
<b>2005</b>	3,43%	3,98%
<b>2006</b>	2,27%	0,78%
<b>2007</b>	5,87%	1,30%
<b>2008</b>	1,11%	3,47%
<b>2009</b>	-0,04%	3,18%
<b>2010</b>	0,04%	1,08%
<b>2011</b>	0,43%	0,75%
<b>2012</b>	-1,05%	1,02%
<b>2013</b>	-1,19%	-0,02%
<b>2014</b>	0,53%	-0,45%
<b>2015</b>	1,69%	-0,46%
<b>2016</b>	2,62%	-0,29%
<b>2017</b>	1,44%	-0,59%
<b>2018</b>	1,82%	0,39%
<b>2019</b>	2,27%	0,80%

A la taula anterior es pot observar disparitat de valors a les dades que es recullen en totes dues variables, i així mateix ho mostra el gràfic de dispersió següent, que reafirma la postura de que no hi ha una relació evident entre totes dues variables i les variacions de creixement que s'han produït en els últims 20 anys, tot i que és remarcable el fet que en els anys d'expansió i abans de la crisi econòmica de 2008 el ritme de creixement del parc de vehicles era superior a l'augment de la població, tendència que s'equilibra amb valors decreixents en els anys següents mentre que en els darrers exercicis es torna a produir un major repunt en el nombre de vehicles registrats. De fet, en xifres absolutes la ciutat ha registrat un increment de gairebé 30.000 vehicles des del 1997 fins al 2019, passant de 62.611 vehicles a 89.618.



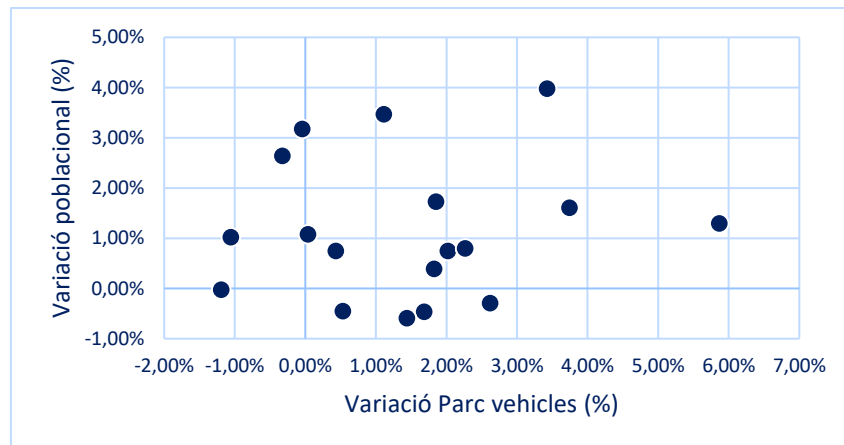


Figura 6 Gràfic de dispersió de les variacions percentuals del parc de vehicles i de la població a Lleida durant el període 2000-2019

## 2.4 MESURES DE MOBILITAT SOSTENIBLE DINS EL NOU POUM

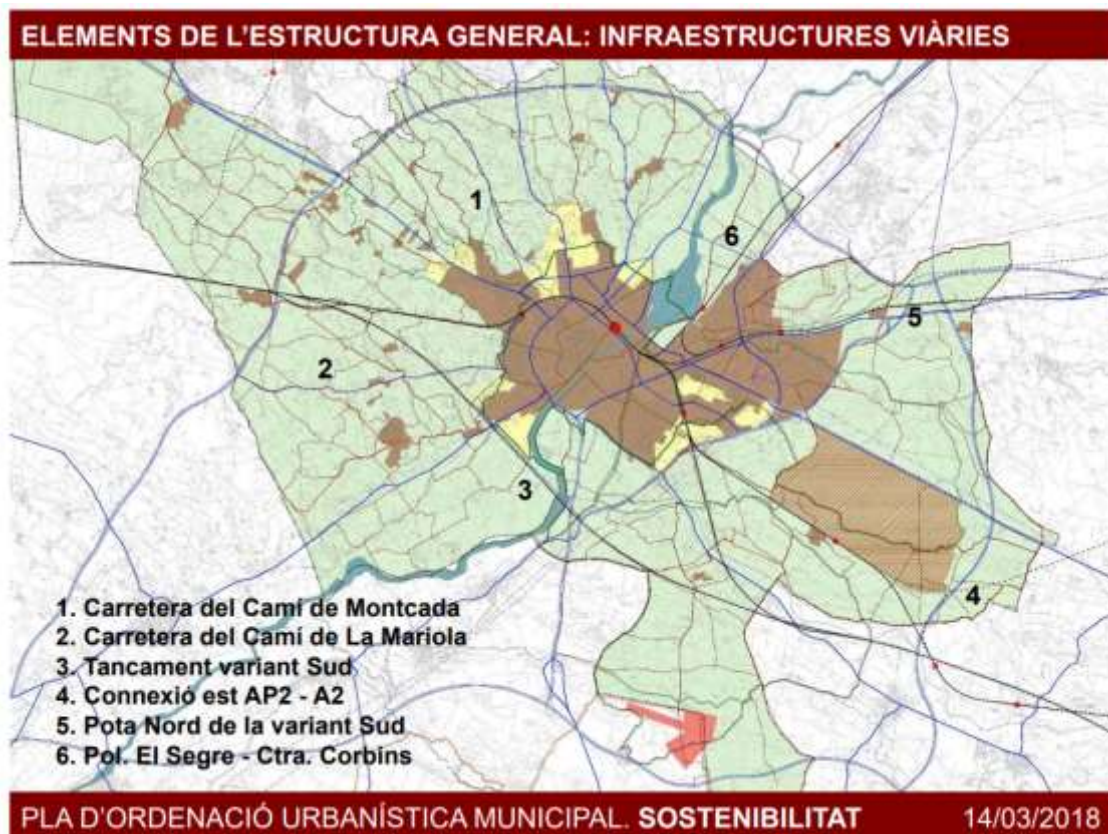
En el marc del nou Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), que l'Ajuntament està redactant i que va aprovar inicialment en ple el 26 d'abril de 2018, es potencien les polítiques destinades a promoure un urbanisme de proximitat que faciliti l'ús de mitjans de transport de baix impacte. En aquest sentit, el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal incorpora diversos estudis de mobilitat corresponents als diferents escenaris de creixement previstos en aquest Pla. Aquests estudis han donat a conèixer com es condicionarà el funcionament de la trama urbana de la ciutat i han permès realitzar un conjunt de propostes normatives i d'ordenació que serveixen de base per a millorar la mobilitat i garanteixen un desenvolupament adequat dels nous àmbits de creixement.

Així, el POUM proposa establir les xarxes bàsiques per a vianants, per a ciclistes i per a la circulació rodada i del transport públic; la formació de nous aparcaments públics dissuasius en el perímetre de la ciutat; les característiques bàsiques dels nous carrers principals estructurants; la jerarquia i condicions dels camins que estructurin l'Horta i el territori; la intermodalitat amb el ferrocarril i la conversió en una xarxa de trens-tramvia, etc. Aquestes propostes contingudes al POUM donen compliment als objectius del Pla de Mobilitat vigent i a les idees sorgides dels processos de participació realitzats. En la revisió del Pla de Mobilitat Urbana caldrà d'incloure aquesta nova informació generada, considerar les aportacions del procés participatiu i les accions realitzades, i concretar les noves actuacions a desenvolupar, d'acord amb les previsions i determinacions del nou POUM.

En referència a les places d'aparcament que es troben actualment a la ciutat es proposen dos conceptes per tal d'afavorir la mobilitat i el medi ambient de la ciutat. Primerament, respecte a



les tarifes d'aparcament de zona blava existents es recull la possibilitat d'afegir noves bonificacions en funció de la contaminació i els criteris de les característiques ecològiques dels vehicles. I en segon lloc, la creació de nous espais d'aparcament dissuasius propers als principals eixos d'entrada i sortida de vehicles al municipi, per tal de limitar l'accés del vehicle privat al centre de la ciutat, però que requereix disposar d'una bona combinació amb el transport públic de la ciutat, carrils de bicicleta i connectats als recorreguts de vianants.



*Figura 7 Alguns dels principals eixos d'entrada a la ciutat segons l'avanç del POUM.*

## 2.5 TARIFES VIGENTS DELS SERVEIS I COMPARACIÓ AMB ALTRES MUNICIPIS

### 2.5.1 ORDENANÇA FISCAL VIGENT DE LA ZONA BLAVA

L'ordenança fiscal 2.15. Taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica en les vies públiques municipals és l'existent respecte a la prestació del servei d'estacionament per a vehicles de tracció mecànica en la via pública municipal dins del rang determinat per aquest efecte i amb les limitacions determinades en la mateixa taxa.

Aquesta ordenança limita i regula l'estacionament en zones blaves o verdes, de càrrega i descàrrega de vehicles afectes a atenció d'avaries urgents i als adscrits a serveis d'urgència mèdica domiciliària en els supòsits previstos a l'Ordenança municipal.

Les tarifes que es recullen per vehicle estacionat o aparcat en aquelles zones determinades com a zona blava indiquen que es pot aparcar per un temps màxim de dues hores i mitja, i les tarifes i quotes a aplicar són les següents:

- Primera hora estacionament: 1,05 €
- Segona hora estacionament: 1,15 €
- Darrers 30 minuts: 0,65 €
- Tarifa a zones de baixa rotació per cada hora: 0,55 €
- Tarifa a zones d'alta rotació per minut: 0,03 €
- Tarifa per estacionar en reserves per recàrrega de vehicles elèctrics (per hora): 3,00 €
- Anul·lacions denúncia per sobrepassar temps: 6,00 €
- Anul·lacions per absència de tiquet: 18:00 €
- Tarifa residents per dia: 0,60 €.

Cal fer esment a les diferents modalitats de rotació que s'han anat incorporant amb el temps per adaptar-se a diverses circumstàncies i demandes d'estacionament en funció de les zones de la ciutat, de tal manera que, malgrat que la majoria de les places regulades són de zona blava, existeixen també places d'alta rotació (tarifa vermella, amb una tarifa de 0.03 euros per cada minut); places de baixa rotació (tarifa verda, amb un preu de 0,55 euros per cada hora d'estacionament i 2,20 euros per 240 minuts); i una tarifa de llarga estància (amb un preu de 1,05 euros per 60 minuts, 3,50 euros per 180 minuts i 6,10 euros per 300 minuts).

Finalment, cal esmentar les exempcions de pagament d'aquesta taxa que es contempen a l'Ordenança fiscal:

- Titulars de la targeta d'estacionament per a persones amb discapacitat, tant sigui amb la de modalitat de titular conductor/a, com a titular no conductor/a.
- Els vehicles totalment elèctrics i degudament acreditats amb la targeta d'estacionament expedida per l'Ajuntament.

Les actuals tarifes es van revisar l'any 2020, mentre que en els anys anteriors havien experimentat petits increments, especialment en la part relativa al cost de les anul·lacions,

## 2.5.2 TARIFES DEL SERVEI DE GRUA

L'ordenança fiscal 2.8 és la Taxa per retirada de vehicles i determina la recollida, retirada o immobilització de vehicles en la via pública, així com la custòdia de vehicles al Dipòsit Municipal.

La contribució a aquesta taxa és d'obligatori compliment, i comença en el moment en què es presta el servei definit anteriorment. En el cas de la custòdia, s'iniciarà quan el vehicle entri al dipòsit municipal, sigui quina sigui la causa. Tanmateix, aquells vehicles que són objecte d'arrossegaments per interès municipal a causa de la celebració d'esdeveniments especials que requereixin deixar lliure la via pública no estaran subjectes a la present taxa, a condició que el vehicle arrossegat estigui ben aparcats segons les normes de circulació.

Respecte a les tarifes del servei, s'apliquen diferents segons el tipus de servei, ja sigui de retirada de vehicles, dipòsit de vehicles o immobilitzacions de vehicles. A continuació es mostra el conjunt de tarifes vigents i els seus imports:

- Per la retirada de vehicles s'apliquen les tarifes que es mostren a la taula següent:

*Taula 3 Tarifes per la retirada de vehicles de la via pública en el servei d'arrossegament*

Retirada de vehicles	Import
Qualsevol servei de retirada de vehicles de la via pública	146,30 €
En el supòsit que s'iniciï la retirada i no es completi el servei	73,10 €
Observacions:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- En el cas de vehicles de més de 1.700 kg es multiplicaran els imports per 1,3.</li> <li>- Quan la retirada del vehicle requereixi de més mitjans dels establerts normalment degut a la seva dificultat s'augmentarà un 15% l'import.</li> <li>- Per bicicletes, vehicles de mobilitat personal i cicles de dues rodes tipus C0, C1 i C2 l'import es multiplica per un coeficient de 0,5.</li> </ul>	

- En el cas de les tarifes relacionades amb el dipòsit de vehicles s'apliquen les que s'observen a la següent taula:

*Taula 4 Tarifes del Dipòsit Municipal de vehicles*

Dipòsit de vehicles	Import Tarifes diàries
Bicicletes, ciclomotors, motocicletes i moto-cars	2,35 €
Turismes i ciclomotors quatre rodes	7,90 €
Furgonetes i camions fins a 3.500 kg de M.M.A.	15,60 €
Camions de més de 3.500 kg de M.M.A.	18,20 €
Observacions:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- A partir del setè dia la tarifa s'incrementa un 25%.</li> </ul>	

- Finalment, la immobilització de vehicles té una tarifa de 87,40 € per cada vehicle immobilitzat.

### 2.5.3 TARIFES COMPARATIVES

Tot seguit mostrem un seguit de taules que comparen les diferents tarifes existents en les quatre capitals de província i en altres municipis catalans:

Taula 5 Comparació de tarifes de zona blava a diversos municipis

TARIFA	Tipus Zona	Cost 1 hora	Cost 2 hores
Lleida	Zona blava	1,05 €	2,20 €
	Alta rotació	1,80 €	
Barcelona	Zona blava	3,20 €	6,40 €
	Zona verda	3,58 €	7,17 €
Tarragona	Zona blava	1,10 €	3,00 €
	Zona verda	1,10 €	3,00 €
Girona	Zona blava	1,05 €	2,10 €
	Zona verda	1,05 €	2,10 €
Sant Cugat	Zona blava	2,10 €	4,20 €
	Zona verda	2,20 €	4,40 €
El Masnou	Zona blava	0,75 €	2,20 €
Vilanova i la Geltrú	Zona blava	1,80 €	3,55 €
	Zona verda	1,80 €	3,55 €
Calafell	Zona blava	1,00 €	2,00 €
	Zona taronja	1,00 €	2,00 €
Sabadell	Zona blava	1,46 €	2,92 €
Terrassa	Zona blava	1,29 €	2,58 €
Sitges	Zona blava	1,35 €	2,52 €
Manresa	Zona blava	1,73 €	3,46 €
	Zona taronja	1,52 €	3,04 €

Taula 6 Taula comparativa de tarifes per a residents en diversos municipis

RESIDENTS	Zona residència resident	Hora	Dia	1 setmana	Trimestral	1 any
Lleida	Àrea regulada		0,60 €			
Barcelona	Àrea regulada		0,20 €	1,00 €	12,00 €	
Tarragona	Àrea regulada		0,40 €			
Girona	Àrea regulada		0,25 €		19,50 €	
	Resta ciutat	0,55 €				
Sant Cugat	Àrea regulada		0,20 €	1,00 €	12,00 €	40,00 €
	Resta ciutat	0,70 €				
Vilanova i la Geltrú	Àrea regulada			Gratuït		

RESIDENTS	Zona residència resident	Hora	Dia	1 setmana	Trimestral	1 any
	Resta ciutat	0,40 €	3,00 €			
Calafell	Àrea regulada	0,20 €	1,50 €	7,00 €		
Sitges	Àrea regulada		2,00 €			

## 2.6 ALTRES ORDENANCES

La ciutat de Lleida no disposa d'una ordenança reguladora pròpia del servei d'estacionament controlat i de retirada de vehicles, reglamentació que habitualment es tramita en el marc del procés administratiu de l'Establiment del Servei, en tant en quant un ajuntament decideix i formalitza com a pròpia la prestació pública d'un servei com el que ens concerneix. Tot i això, el servei està regulat actualment mitjançant l'ordenança de Circulació de Vianants i Vehicles de Lleida, que inicialment es va aprovar el 2014 però que s'ha anat actualitzant, i en el seu capítol 4 fa referència a la definició i característiques de les zones d'estacionament amb regulació horària, així com també regula les circumstàncies per la retirada de vehicles de la via pública.

## 3 RESUM DEL CONTRACTE ACTUAL

### 3.1 RESUM DELS PLECS QUE VAN REGIR LA CONTRACTACIÓ

El Plec de clàusules tècniques, jurídiques i economicoadministratives que regeixen la concessió del servei d'aparcament regulat, dipòsit de vehicles i grues es va aprovar pel ple municipal el 28 de setembre del 2000.

Les principals característiques del servei regulades al plec són les següents:

- L'objecte del contracte, tal com anuncia el títol del plec, és la prestació dels serveis d'aparcament regulat de vehicles, el servei de Dipòsit Municipal, l'arrossegament i la immobilització de vehicles de la via pública i el servei d'aparcament de superfície del pati de l'antiga escola de Magisteri. El termini de la concessió aprovada era de 15 anys com a màxim, a excepció del servei al pati de l'antiga escola de Magisteri, que s'establia en 5 anys. El termini de la concessió, no obstant, es podia perllongar per raons d'interès públic fins a un màxim de 50 anys, segons la clàusula 4.
- El contracte es presta en risc i ventura per part del concessionari, d'acord amb el previst pel real decret legislatiu 2/2000 que aprova el text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques (vigent en aquell moment).
- El servei d'Aparcament consisteix en la regulació de l'estacionament a la via pública, amb el subministrament, la instal·lació i el manteniment de les màquines expedidores

de tiquets, el control dels vehicles respecte al pagament i el compliment de la regulació horària, i finalment la senyalització vertical i horitzontal.

- Es delimitava un nombre aproximat de places de 3.431, d'acord amb el detall i els plànols adjunts, tot establint-se l'atribució de l'Ajuntament per modificar per raons d'interès públic el nombre i la ubicació d'aquestes places, essent a càrrec del contractista el trasllat o nova instal·lació de les màquines expenedores i la senyalització vertical i horitzontal.
- Així mateix, el plec establia un seguit de requisits tècnics en relació als parquímetres, l'accés en línia a la informació generada pels mateixos, així com el fet que aquests no podran estar situats a una distància superior a 40 metres de qualsevol plaça d'aparcament, o que les màquines disposaran d'alimentació energètica d'origen fotovoltaic, entre d'altres requisits.
- La retribució pel servei d'Aparcament regulat indica que el concessionari rep les següents retribucions:
  - Una quantitat fixa per tal de cobrir les despeses del servei més el benefici industrial. Aquesta quantitat és fixada d'acord amb la proposició econòmica presentada.
  - Un premi de cobrament de 5% de la recaptació realitzada en les màquines expenedores.
  - L'empresa presentarà trimestralment liquidacions a compte de les quantitats recaptades (...)
- Quant al servei del Dipòsit Municipal, es fa referència a l'obligació del concessionari de construir un nou dipòsit municipal en una finca determinada per l'Ajuntament i fixava un termini màxim de 6 mesos des de l'autorització municipal. El concessionària s'haurà de fer càrrec del personal adscrit al servei. En referència a la retribució del servei, l'ajuntament cedeix al mateix concessionari el rendiment de la tarifa d'estades al Dipòsit. El rendiment de la tarifa tindrà la consideració d'ingrés a compte de la retribució.
- El servei d'arrossegament i immobilització de vehicles en la via pública consisteix en la prestació dels serveis de grua i parany, tot seguint les indicacions de la Guàrdia Urbana, i amb unes condicions mínimes de grues a disposició que es relacionen a la clàusula 16. Respecte a la retribució l'ajuntament cedeix el rendiment de la tarifa d'arrossegament dels vehicles que entren al dipòsit, i també del lliurament de la immobilització. El rendiment de la tarifa tindrà la consideració d'ingrés a compte de la retribució.

- El servei d'aparcament de superfície del pati de l'antiga escola de Magisteri consisteix en la construcció i explotació d'un aparcament de superfície de pagament al solar delimitat entre els carrers Camp de Mart, Sant Martí, Bonaire i Onofre Cerveró. Es fixa que el concessionari tindrà dret a la percepció de la tarifa aprovada per l'Ajuntament i el concessionari satisfarà un cànon.

### 3.2 RESUM DE L'OFERTA PRESENTADA PER PART DE L'ACTUAL CONCESSIONARI

#### 3.2.1 Proposta econòmica

Després del preceptiu procés de licitació, l'empresa adjudicatària, Estacionamientos y Servicios SA, va oferir les següents condicions en l'àmbit de la proposta econòmica, de tal manera que determina quina serà la retribució o compensació que rebrà de la Paeria per la prestació dels serveis esmentats:

- EN RELACIÓ AL SERVEI D'APARCAMENT REGULAT

Costos anuals: 1.340.325 €

- EN RELACIÓ AL SERVEI DE DIPÒSIT

Cost anual: 156.835€

- EN RELACIÓ AL SERVEI ARROSSEGAMENT I IMMOBILITZACIÓ

Costos anuals: 560.938€

- EN RELACIÓ AL SERVEI D'APARCAMENT

Cànon a pagar 100% de l'excedent, garantint un mínim anual igual al 7,5% de la recaptació bruta anual.

Taula 7 Resum de l'oferta presentada per Eysa l'any 2001

SERVEIS	BASE IMPOSABLE	IVA 16%	TOTAL
APARCAMENT REGULAT	1.155.456,13 €	184.872,98 €	1.340.329,11 €
GRUA	483.567,51 €	77.370,80 €	560.938,31 €
DIPÒSIT	135.202,61 €	21.632,42 €	156.835,03 €
<b>TOTAL COSTOS</b>	<b>1.774.226,25 €</b>	<b>283.876,20 €</b>	<b>2.058.102,45 €</b>

#### 3.2.2 Proposta de l'oferta sobre millores i altres en relació al servei d'aparcament regulat

- **Millores**

Millores tècniques als parquímetres com lector de targetes, centralització expenedors mitjançant un sistema GSM, temes d'estadística, de seguiment, etc.. i una major cobertura en la pòlissa d'RC.



- **Explotació Tècnica**

**1.736 places**

180 expenedors

Lloguer d'un local per oficines, magatzem, taller i vestuari.

Mitjans auxiliars:

- vehicles de recaptació, inspecció i manteniment.
- Sistema de radiotelefonia.
- Terminals portàtils per la mecanització de les denúncies.
- Màquina comptadora de monedes
- Equips informàtics.
- Eines vàries.

Recursos humans

- Personal indirecte (direcció, control, manteniment i administració): 1 director de serveis, 1 encarregat de manteniment, 2 tècnics de manteniment, 1 encarregat de vigilància, 1 oficial primera administratiu, 1 auxiliar administratiu.
- Personal directe (vigilants-controladors), es calcula que en necessiten 33,5.
- Compromís de subrogar tot el personal adscrit actualment al servei.

*Taula 8 Proposta de l'oferta presentada per Eysa en relació a l'aparcament regulat*

<b>COST ANUAL DEL SERVEI APARCAMENT REGULAT</b>	<b>2001 PTES</b>	<b>2001 €</b>
AMORTITZACIÓ MITJA ANUAL	18.104.800,00	108.812,04
PERSONAL	120.222.033,50	722.548,97
COSTOS EXPLOTACIÓ	30.165.900,00	181.300,71
DG I BI	15.629.723,00	93.936,53
DESPESES FINANCERES MITJANES ANUALS	8.129.267,00	48.857,88
	192.251.723,50	1.155.456,13
IVA 16%	30.760.275,76	184.872,98
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>223.011.999,26</b>	<b>1.340.329,11 €</b>

El detall de les partides, a l'oferta, eren les següents:

*Taula 9 Inversions ofertades per l'actual concessionari, en pessetes, en l'aparcament regulat*



DETALL INVERSIONS APARCAMENT REGULAT (PTES)	UNITATS	PREU UNITARI	PREU PARCIAL
EXPENEDORS	180	1.059.000,00	190.620.000,00
INSTAL·LACIÓ I POSADA EN FUNCIONAMENT	180	45.000,00	8.100.000,00
SISTEMA RECAPTACIÓ	1	250.000,00	250.000,00
LOT DE RECANVIS	1	19.062.000,00	19.062.000,00
			<b>218.032.000,00</b>
<b>CONDICIONAR EL LOCAL</b>			<b>4.000.000,00</b>
<b>DEDUCCIÓ PER RECOMPRA DE MATERIALS</b>			- <b>6.000.000,00</b>
<b>SENYALITZACIÓ VERTICAL</b>			<b>5.500.000,00</b>
<b>SENYALITZACIÓ HORIZONTAL</b>			<b>4.500.000,00</b>
VEHICLE FURGONA	1	3.500.000,00	<b>3.500.000,00</b>
FUGONETES MANTENBIMENT	2	1.650.000,00	3.300.000,00
MOTOS	3	350.000,00	1.050.000,00
RADIOTELÈFONS	32	95.000,00	3.040.000,00
RADIOTELÈFONS MÒBILS	5	110.000,00	550.000,00
EMISORA BASE	1	120.000,00	120.000,00
REPETIDOR I PROJECTE	1	750.000,00	750.000,00
<b>VEHICLES I RADIOTELEFONICA</b>			<b>8.810.000,00</b>
EQUIP INFORMÀTIC I PROGRAMES GESTIÓ	4	400.000,00	1.600.000,00
ORDINADOR PORTÀTIL I EQUIPS GESTIÓ	1	500.000,00	500.000,00
TERMIAL PORTÀTIL DENÚNCIES	32	230.000,00	7.360.000,00
CAMPANYA PUBLICITÀRIA	1	1.000.000,00	1.000.000,00
VARIS I IMPREVISTOS	1	500.000,00	500.000,00
<b>EQUIPS INFORMÀTICS I TERMINALS DENÚNCIA</b>			<b>10.960.000,00</b>

LES XIFRES MARCADES EN GROC APAREIXEN AIXÍ A L'OFERTA PERÒ POSEM DE RELLEU QUE NO SUMEN AL TOTAL

Taula 10 Resum de les inversions ofertades pel concessionari, en pessetes , en l'aparcament regulat

RESUM DEL TOTAL D' INVERSIONS OFERTES	EN PTES	
EXPENEDORS	218.032.000	
CONDICIONAR LOCAL	4.000.000	
DEDUCCIÓ RECOMPRA	-6.000.000	
<b>total inversió a amortitzar en 15 ANYS</b>	<b>216.032.000</b>	212.032.000
SENYALITZACIÓ VERTICAL I HORIZONTAL	10.000.000	
VEHICLES I RADIOTELEFONIA	8.810.000	
EQUIPS INFORMÀTICS I TERMINALS	10.960.000	
<b>total inversió a amortitzar en 7,5 ANYS</b>	<b>29.770.000</b>	
<b>TOTAL INVERSIONS</b>	<b>241.802.000</b>	

Taula 11 Taula d'amortitzacions de les Inversions proposades en l'oferta de l'adjudicatari en relació a l'aparcament regulat

AMORTITZACIONS DE LES INVERSIONS	CAPITAL AMORTITZAT	FINANÇAMENT
A amortitzar en 15 anys	84.955,87 €	42.845,90 €
A amortitzar en 7,5 anys	23.856,17 €	6.011,98 €
<b>TOTAL</b>	<b>108.812,04 €</b>	<b>48.857,88 €</b>

Taula 12 Personal ofertat per Eysa (detall i costos) per al servei d'aparcament regulat

PERSONAL 2001	%DEDICACIÓ	PREU TOTAL PTES	PREU APLICAT PTES	IMPORT €
DELEGAT-DIRETOR DE SERVEI	0,68	9.000.000,00	6.120.000,00	36.781,94
ENCARREGAT	2	2.924.587,00	5.849.174,00	35.154,24
TÈNIC OFICIAL DE 1A MANTENIMENT	2	2.938.905,00	5.877.810,00	35.326,35
OFICIAL 1A ADMINISTRATIU	1	3.226.020,00	3.226.020,00	19.388,77
AUXILIAR ADMINISTRATIU	1	2.482.932,00	2.482.932,00	14.922,72
VIGILANTS CONTROLADORS ADSCRITS	15	2.770.604,00	41.559.060,00	249.774,98
VIGILANTS DE NOVA CONTRACTACIÓ	9	2.544.925,00	22.904.325,00	137.657,77
VIGILANTS PER COBERTURA VACANCES	10,5	2.544.925,00	26.721.712,50	160.600,73
PROJECCIÓ INCREMENT ANTIGUITAT	1	5.481.000,00	5.481.000,00	32.941,47
<b>TOTAL PERSONAL ANUAL</b>			<b>120.222.033,50</b>	<b>722.548,97</b>

Taula 13. Despeses d'explotació del servei d'aparcament regulat ofertat per Eysa

COSTOS EXPLOTACIÓ	OFERTA PTES	OFERTA EUROS
MANTENIMENT EXPENEDORS	6.671.700	40.097,72 €
MANTENIMENT SENYALITZACIÓ	5.000.000	30.050,61 €
MANTENIMENT I CARBURANTS VEHICLES	650.000	3.906,58 €
MANTENIMENT RADIOTELÈFONS	250.000	1.502,53 €
MANTENIMENT TERMINALS PORTÀTILS	275.000	1.652,78 €
LLOGUER I MANTENIMENT OFICINES	1.440.000	8.654,57 €
LLOGUER I MANTENIMENT LOCALS MAGATZEM	1.800.000	10.818,22 €
ASSEGURANCES	2.340.000	14.063,68 €
UNIFORMES	780.000	4.687,89 €
TELÈFON, CORREO I MATERIAL OFICINA	350.000	2.103,54 €
QUOTES I CONSUMS GSM	1.650.000	9.916,70 €
VIGILÀNCIA	2.059.200	12.376,04 €
CONSUM TICKETS	3.000.000	18.030,36 €
PAPER TERMINALS DENÚNCIES	1.850.000	11.118,72 €
REPOSICIÓ TARGES XIP	450.000	2.704,55 €
CAMPANYA ANUAL PUBLICITÀRIA	900.000	5.409,11 €
MATERIAL OFICINA I FUNGIBLES	350.000	2.103,54 €
VARIS I IMPREVISTOS	350.000	2.103,54 €
<b>TOTAL COSTOS EXPLOTACIÓ ANUALS</b>	<b>30.165.900</b>	<b>181.300,71 €</b>

### 3.2.3 Resum de les propostes de l'oferta en relació al servei de retirada i immobilització de vehicles i dipòsit municipal

4 Camions grues equipades amb sistema de pales

1 Camió grua amb sistema de plataforma hidràulica basculant.

1 Furgoneta per al transport dels elements d'immobilització

1 Furgoneta per la inspecció, vigilància i control

La retirada de vehicles pesats serà subcontractada.

Sistema de radiotelefonía

Sistema GPS per a la comunicació, localització i seguiment dels vehicles grua. (millora gratuïta per l'Ajuntament) SENSE COST PER L'AJUNTAMENT.

Instal·lacions fixes:

Es condicionaran els terrenys al Polígon Ind el Segre, amb les següents obres:

- Porta d'accés i sortida automàtica.
- Pavimentació de 4.000m2 amb rec asfàltic.
- Sistema d'alarma en tot el dipòsit.
- Circuit tancat de Tv.
- Equip d'il·luminació.
- Oficines de control i gestió del servei, preparades per atenció al públic.
- Vestuari per al personal.
- Magatzem i taller.
- Lavabos.
- Senyalització vertical indicadora del dipòsit.

Totes les despeses d'aigua, telèfon, llum... tots els subministres seran a càrrec de l'adjudicatari.

Recursos humans:

S'absorbirà tot el personal adscrit al servei en l'actualitat i es calcula que es necessitaran:

- 14,5 conductors
- 5,1 a administració i vigilància del dipòsit.

*Taula 14 Costos del servei de l'oferta presentada per l'adjudicatari en relació al servei de grua i dipòsit*

<b>COST ANUAL DEL SERVEI ARROSSEGAMENT I DIPÒSIT</b>	<b>2001</b>
AMORTITZACIÓ MITJA ANUAL	38.284,47 €
PERSONAL	457.602,73€
COSTOS EXPLOTACIÓ	59.241,76 €
DG I BI	63.641,17€
DESPESES FINANCERES MITJANES ANUALS	13.489,80 €
TOTAL	632.259,93€
IVA 16%	101.161,59€
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>733.421,52 €</b>

El detall de les partides, a l'oferta, eren les següents:

*Taula 15 Inversions proposades en l'oferta d'Eysa en relació al servei de grua i arrossegament de vehicles*

INVERSIÓ ARROSSEGAMENT I IMMOBILITZACIÓ	UNITATS	PREU UNITARI PTES	PREU PARCIAL PTES	TOTAL IMPORT EUROS
CAMIÓ GRÚA	4	4.885.000,00	19.540.000,00	117.437,77 €
CAMIÓ GRUA AMB PLATAFORMA	1	4.885.000,00	4.885.000,00	29.359,44 €
FURGONETA	1	2.750.000,00	2.750.000,00	16.527,83 €
FURGONETA KANGOO	1	1.650.000,00	1.650.000,00	9.916,70 €
RADIOTELÈFONS	7	120.000,00	840.000,00	5.048,50 €
CÀMARES FOTOGRÀFIQUES	6	110.000,00	660.000,00	3.966,68 €
EQUIP INFORMÀTIC	1	350.000,00	350.000,00	2.103,54 €
CEPOS	15	50.000,00	750.000,00	4.507,59 €
ESTRIS	1	350.000,00	350.000,00	2.103,54 €
TERMINAS GPS	5	650.000,00	SENSE COST	SENSE COST
CENTRE DE CONTROL GRPS	1	1.629.000,00	SENSE COST	SENSE COST
DEDUCCIÓ PER RECOMPRA VEHICLES	1	- 3.000.000,00	- 3.000.000,00	18.030,36 €
<b>TOTAL INVERSIÓ OFERTADES</b>			<b>28.775.000,00</b>	<b>172.941,23 €</b>

Taula 16. Inversions a les instal·lacions del dipòsit de l'oferta d'Eysa

INVERSIÓ DIPÒSIT MUNICIPAL	UNITATS	PREU UNITARI PTES	PREU PARCIAL PTES	TOTAL IMPORT EUROS
TANCA PERIMETRAL DIPÒSIT	1	5.000.000,00	5.000.000,00	30.050,61 €
PAVIMENTACIÓ ASFÀLTICA	1	7.500.000,00	7.500.000,00	45.075,91 €
PORTES ACCÉS	1	400.000,00	400.000,00	2.404,05 €
CIRCUIT TANCAT TV	1	1.500.000,00	1.500.000,00	9.015,18 €
EQUIP IL·LUMINACIÓ	1	3.750.000,00	3.750.000,00	22.537,95 €
EQUIP EXTINTOR INCENDIS	1	350.000,00	350.000,00	2.103,54 €
CONSTRUCCIÓ OFICINES	1	19.500.000,00	19.500.000,00	117.197,36 €
EQUIP INFORMÀTIC	1	650.000,00	SENSE COST	SENSE COST
PROGRAMA DE GESTIÓ	1	750.000,00	SENSE COST	SENSE COST
VARIS I IMPREVISTOS	1	350.000,00	350.000,00	2.103,54 €
<b>TOTAL INVERSIÓ</b>			<b>38.350.000,00</b>	<b>228.384,60 €</b>

Taula 17 Amortització anual de l'oferta d'Eysa de les inversions pel servei de grua i dipòsit

AMORTITZACIONS DE LES INVERSIONS	CAPITAL AMORTITZAT	FINANÇAMENT
INVERSIÓ ARROSSEGAMENT 7,5 ANYS	23.058,83 €	5.811,04 €
INVERSIÓ DIPÒSIT MUNICIPAL 15 ANYS	15.225,64 €	7.678,77 €
<b>TOTAL</b>	<b>38.284,47 €</b>	<b>13.489,80 €</b>

Taula 18. Personal ofertat per Eysa per al servei d'arrossegament (detall i costos)

PERSONAL ARROSSEGAMENT	%DEDICACIÓ	PREU TOTAL PTES	PREU APLICAT PTES	IMPORT €
DELEGAT-DIRECTOR DE SERVEI	0,28	9.000.000,00	2.520.000,00	15.145,51€
ENCARREGAT	1	4.186.865,00	4.186.865,00	25.163,57€
OFICIAL 1A CONDUCTOR GRUA	7	3.413.378,00	23.893.646,00	143.603,70€
OFICIAL 1A CONDUCTOR GRUA DIA/NOVA CONTRACTACIÓ	4,7	3.217.157,00	15.120.637,90	90.876,86€
OFICIAL 2A CONDUCTOR GRUA NIT/NOVA CONTRACTACIÓ	2,8	3.717.820,00	10.409.896,00	62.564,74€
PROJECCIÓ INCREMENT ANTIGUITAT	1	4.456.151,00	4.456.151,00	26.782,01€
<b>TOTAL PERSONAL ANUAL</b>			<b>60.587.195,90</b>	<b>364.136,38€</b>

Taula 19 Personal ofertat per Eysa per a la gestió del Dipòsit (detall i costos)

PERSONAL DIPÒSIT	%DEDICACIÓ	PREU TOTAL PTES	PREU APLICAT PTES	IMPORT €
DELEGAT-DIRETOR DE SERVEI	0,07	9.000.000,00	630.000,00	3.786,38€
CAP DE 1A ADMINISTRATIU	1	3.526.632,00	3.526.632,00	21.195,49€
OFICIAL 2A ADMINISTRATIU	4,1	2.779.234,00	11.394.859,40	68.484,48€
<b>TOTAL PERSONAL ANUAL</b>			<b>15.551.491,40</b>	<b>93.466,35€</b>

Taula 20. Costos explotació per al servei d'arrossegament de vehicles de l'oferta de 2001

COSTOS EXPLOTACIÓ ARROSSEGAMENT	PTES	EUROS
CARBURANTS I LUBRICANTS VEHICLES	2.733.000	16.425,66 €
MANTENIMENT DE VEHICLES	1.974.000	11.863,98 €
MANTENIMENT RADIOTELÈFONS	65.000	390,66 €
ASSEGURANCES	1.250.000	7.512,65 €
LLICÈNCIES I IMPOSTOS	500.000	3.005,06 €
VESTUARI PERSONAL	450.000	2.704,55 €
ADHESIUS REFLECTANTS	250.000	1.502,53 €
REVELATS FOTOGRÀFICS	350.000	2.103,54 €
VARIS I IMPREVISTOS	150.000	901,52 €
<b>TOTAL COSTOS</b>	<b>7.722.000</b>	<b>46.410,15 €</b>

Taula 21. Costos explotació de la gestió del dipòsit de l'oferta de 2001

COSTOS EXPLOTACIÓ DIPÒSIT	PTES	EUROS
ASSEGURANCES	150.000	901,52 €
MANTENIMENT DIPÒSIT	675.000	4.056,83 €
LLICÈNCIES I IMPOSTOS	100.000	601,01 €
LLUM, TLF, CORREU, ETC.	760.000	4.567,69 €
MATERIAL OFICINA	300.000	1.803,04 €
VARIS I IMPREVISTOS	150.000	901,52 €
<b>TOTAL COSTOS</b>	<b>2.135.000</b>	<b>12.831,61 €</b>

### 3.2.4 Serveis oferts a l'aparcament de Magisteri

Lector de targeta d'abonats

Emissor de tiquets magnètics.

Barrera d'entrada.

Caixa automàtica.

Caixa manual de cobrament.

Validador de sortida.

Barrera de sortida.

Taula 22 Costos del servei a l'aparcament de Magisteri ofertats per Eysa

COST ANUAL DEL SERVEI APARCAMENT MAGISTERI	2001 PTES	2001 €
AMORTITZACIÓ MITJA ANUAL	2.720.000,00	16.347,53€
PERSONAL	11.091.223,50	66.659,60€
COSTOS EXPLOTACIÓ	4.048.000,00	24.328,97€
DG I BI	1.874.000,00	11.262,97€
DESPESES FINANCERES MITJANES ANUALS	473.538,00	2.846,02€
TOTAL	10.206.761,50	121.445,08€
IVA 16%	3.233.081,84	19.431,21€
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>23.439.843,34</b>	<b>140.876,30€</b>

Taula 23 Inversions del servei de l'aparcament de Magisteri ofertades per Eysa

INVERSIONS APARCAMENT MAGISTERI	UNITATS	PREU UNITARI PTES	PREU PARCIAL PTES	IMPORT €
NETEJA RECINTE	1	650.000,00	650.000,00	3.906,58€

INVERSIONS APARCAMENT MAGISTERI	UNITATS	PREU UNITARI PTES	PREU PARCIAL PTES	IMPORT €
PAVIMENTACIÓ 3.600M2	1	5.500.000,00	5.500.000,00	33.055,67€
PORTA D'ACCÉS	1	250.000,00	250.000,00	1.502,53€
EQUIP IL·LUMINACIÓ	1	2.000.000,00	2.000.000,00	12.020,24€
EQUIP EXTINCIÓ INCENDIS	1	200.000,00	200.000,00	1.202,02€
ALARMA PERIMETRAL	1	750.000,00	750.000,00	4.507,59€
CONSTRUCCIÓ CASETA CONTROL	1	4.000.000,00	4.000.000,00	24.040,48€
VARIS I IMPREVISTOS	1	250.000,00	250.000,00	1.502,53€
<b>TOTAL INVERSIÓ</b>			<b>13.600.000,00</b>	<b>81.737,65€</b>

Taula 24 Despeses anuals inversió a l'aparcament de Magisteri

	AMORTITZACIÓ	FINANÇAMENT
INVERSIÓ A 5 ANYS A MAGISTERI	16.347,53€	2.846,02€

Taula 25 Personal proposat en l'oferta per a la gestió de l'aparcament de Magisteri

PERSONAL APARCAMENT MAGISTERI	%DEDICACIÓ	PREU TOTAL PTES	PREU PTES APLICAT	IMPORT €
VIGILANT CONTROLADOR DE NOVA CONTRACTACIÓ	4,3	2.544.925,00	10.943.177,50	65.769,82€
PLUS NOCTURNE	1	148.046,00	148.046,00	889,77€
<b>TOTAL PERSONAL ANUAL</b>			<b>11.091.223,50</b>	<b>66.659,60€</b>

Taula 26. Costos explotació de l'aparcament de Magisteri ofertats per Eysa

COSTOS EXPLOTACIÓ	PTES	EUROS
DISPONIBILITAT DEL SISTEMES DE CONTROL	948.000,00	5.697,59 €
MANTENIMENT SISTEMES ENTRADA I SORTIDA	350.000,00	2.103,54 €
MANTENIMENT INSTAL·LACIONS	300.000,00	1.803,04 €
ASSEGURANCES	100.000,00	601,01 €
CONSUMS	950.000,00	5.709,61 €
UNIFORMES	150.000,00	901,52 €
TLEFONS, CORREU I MATERIAL OFICINA	150.000,00	901,52 €
CONSUM TICKETS	200.000,00	1.202,02 €
IAE	650.000,00	3.906,58 €
IMPREVISTOS	250.000,00	1.502,53 €
<b>TOTAL</b>	<b>4.048.000,00</b>	<b>24.328,97 €</b>



### 3.3 RESUM DEL CONTRACTE SIGNAT ENTRE LA PAERIA I EYSA EL 2001

En data 26 de març de 2001, el llavor alcalde de la ciutat, Antoni Siurana, i el representant de Eysa van signar el contracte per a la concessió administrativa del servei d'aparcament regulat, dipòsit de vehicles, arrossegament i immobilització de vehicles a la via pública i servei d'aparcament de superfície del pati de l'antiga escola de Magisteri. En resum, les principals clàusules són les següents:

#### Objecte:

- Aparcament regulat de vehicles
- Servei de Dipòsit Municipal
- Arrossegament i immobilització de vehicles de la via pública
- Servei aparcament de superfície del pati de l'antiga escola de Magisteri

Termini de 15 anys menys per l'explotació del pati de Magisteri, que es fixa per 5 anys.

#### Retribució aparcament regulat:

- a) Una quantitat fixa que incorporarà les despeses del servei i el benefici industrial, amb els següents conceptes (revisable anualment amb l'IPC):

Amortització de les inversions a 15 anys (expenedors i condicionament del local) amb una deducció de 6.000.000 ptes per recompra de material de l'actual contracte ofertada.

Si es varia el nombre ofertat, la inversió en preus unitaris serà de 1.059.000 ptes per expenedor i el preu unitari per instal·lació de 45.000 ptes.

Amortització a 7,5 anys dels elements de senyalització vertical, vehicles de radiotelefonia i equips informàtics, terminals de denúncia i resta d'accessoris menors.

Costos financers calculats al 5,6%

Costos de personals de 120.222.039 ptes, si el nombre d'efectius fos inferior o superior al de l'oferta, aquest cos es reduirà o ampliarà d'acord amb els preus unitaris de l'oferta.

Costos d'explotació per 30.165.900 ptes.

Despeses generals i b.i. per 15.629.723 ptes.

Aquestes quantitats poden variar en funció del replanteig definitiu.

- b) Un premi de cobrament del 5% de la recaptació realitzada en les màquines expenedores
- L'empresa presentarà trimestralment les liquidacions a comptes de les quantitats recaptades i ingressarà a la Tresoreria Municipal la diferència entre aquestes quantitats i la quarta part de la retribució del primer punt. Un cop tancat l'exercici, es farà la liquidació definitiva, calculant-se el premi de cobrament i s'ingressarà a la tresoreria municipal la diferència a favor de l'Ajuntament.

#### Retribució dipòsit municipal:

L'Ajuntament cedeix al concessionari el rendiment de la tarifa d'estades al dipòsit, la qual tindrà la consideració d'ingrés a compte de la retribució.

La retribució serà:

- Costos de personal por un import de 15.551.589 ptes.; en el cas de que el nombre d'efectius fos inferior al relacionat en l'oferta, aquest cost es reduirà o ampliarà d'acord amb els preus unitaris que figuren a l'oferta.
- Costos d'explotació per un import de 2.135.000 ptes.
- Una quantitat en concepte de despeses generals i benefici industrial per valor de 2.276.000 ptes.
- L'amortització de la inversió a 15 anys amb una quota anual de 2.533.333 ptes.
- Una quota de finançament de la inversió calculada al interès comport del 5,6% anual, la qual suposa una quota anual d'1.277.639 ptes.

Aquesta quantitat serà corregida anualment d'acord amb l'IPC.

Trimestralment el concessionari facturarà el import d'aquest servei i es procedirà a la liquidació del mateix.

#### Retribució arrossegament i immobilització de vehicles a la via pública:

L'Ajuntament cedeix el rendiment de la tarifa d'arrossegament dels vehicles que entrin a Dipòsit i de lliurament de la immobilització. El rendiment de la tarifa tindrà la consideració d'ingrés a compte de la retribució.

La retribució estarà formada pels següents conceptes:

- Costos de personal per un import de 60.587.197 ptes.; en cas de que el nombre d'efectius fos inferior o superior al relacionat en l'oferta, aquest cost es reduirà o ampliarà d'acord amb els preus unitaris que figuren a l'oferta.
- Costos d'explotació per un import de 7.722.000 ptes.
- Una quantitat en concepte de despeses generals i benefici industrial de 8.313.000 ptes.

- L'amortització de la inversió de 15 anys amb una quota anual de 3.836.667 ptes.
- Una quota de finançament de la inversió calculada el interès compost de 5,6% anual, la qual suposa una quota anual de 966.765 ptes.

Aquesta retribució serà revisable anualment d'acord amb l'IPC i trimestralment el concessionari facturarà l'import d'aquests serveis i es procedirà a la liquidació corresponent.

#### Retribució de l'aparcament de superfície al pati de l'antiga escola de Magisteri:

El concessionari tindrà dret a percebre les tarifes de l'aparcament que aprovi l'Ajuntament a proposta seva, les quals podran incloure la modalitat d'abonaments amb horari de 24 hores.

El concessionari realitzarà les inversions proposades a l'oferta i satisfarà a l'Ajuntament un cànon del 100% de l'excedent obtingut com a diferència entre els ingressos anuals percebuts i les despeses d'exploració ofertades de 20.206.761 ptes (sense IVA).

En qualsevol cas, l'Ajuntament percebrà un cànon mínim equivalent al 7,5% dels ingressos obtinguts per recaptació bruta anual.

#### Equilibri econòmic del contracte.

En els casos de modificacions del contracte, quan afecti al règim financer del mateix, l'Ajuntament adoptarà les mesures necessàries per al manteniment de l'equilibri econòmic. A tal efecte, les possibles mesures correctores per al manteniment de l'equilibri, prendran en consideració les inversions a amortitzar, el seu finançament i els costos d'exploració, que figuren als estudis de costos de l'oferta per a cadascun dels serveis que incorpora el contracte.

### **3.4 PRINCIPALS MODIFICACIONES I AMPLIACIONES DEL CONTRACTE**

L'Ajuntament va aprovar un seguit de modificacions del contracte que es resumeixen a continuació:

- 5 DE MARÇ 2003
  - I. Es va aprovar la modificació del contracte pel que fa al servei de retirada i immobilització dels vehicles a la via pública establert per en l'article 15 del Plec de Clàusules tècniques i en concret el que es refereix a la contractació d'un operari per part de la companyia concessionària per realitzar les funcions d'operador d'emissora i distribució del servei a realitzar per les grues i prioritats de les mateixes, els quals fins l'actualitat s'executava per part de la Policia Local, el que repercuteix en 25.898 euros d'increment en els costos del servei, el qual s'actualitzarà anualment amb variació de l'índex dels preus de consum, començant al gener de 2004.

- II. En la resolució es va incloure entre les obligacions del concessionari, la col·laboració en el cobrament en comptes restringits de l'Ajuntament, estan sota les directius de la Tresoreria Municipal, i del es sancions que entrin en el supòsit previst de l'article 67 del R:D: Legislatiu 339/1990, de 2 de març.

- 30 DE DESEMBRE 2011

Resolució aprovant l'ampliació de la zona d'estacionament regulat de vehicles (zona blava) amb la següent distribució:

- Implantació de 81 places de zona blava del Gran Passeig de Ronda (diversos trams):
  - o Acadèmia-Unió (parells): 17 places
  - o Unió-Lluís Companys (parells): 10 places
  - o Lluís Companys-Pius XII (parells): 13 places
  - o Irutia-Vallcalent (parells): 7 places
  - o Rovira Roure-Humbert Torres (parells i imparells): 23 places
  - o Mossèn Reig-Pl. Europa (parells): 11 places
- Implantació de 28 places de zona blava al carrer de Joan Miró i 12 places de zona blava al carrer Joan Miró cantonada amb Pius XII.

- 9 DE MARÇ DE 2012

Aprovat un nou quadre de torns de grua.

- ABRIL DE 2012

Donat que l'any 2007 l'ajuntament comunica a la concessionària que el solar del pati de l'antiga escola de Magisteri ha passat a ser propietat de la Generalitat, fruit d'una permuta de terrenys, es dona compte que la darrera liquidació de la retribució pel pàrquing a l'Ajuntament va ser en data 31/12/2008 i que a partir de llavors l'aparcament passaria a dependre del departament de Patrimoni de la Generalitat, per al qual cosa es proposa la modificació del contracte per excloure de l'objecte de la concessió el servei d'aparcament de superfície del pati de l'antiga escola de Magisteri, contemplat en la clàusula 3a. Punt d del plec que van regir la licitació.

- 3 DE JULIOL DE 2012

Es proposa implantar l'estacionament regulat de baixa rotació en les 33 places en el tram del carrer Alcalde Porqueres, entre la Plaça Europa i la Plaça de França. Amb una tarifa més baixa

que al centre de la ciutat i amb un temps màxim d'estacionament superior, amb possibilitat d'obtenir targeta de resident i permetent una millor gestió de l'estacionament per potenciar la zona comercial.

- 10 D'AGOST DE 2012

Es proposa reduir el servei de grua i per tant el cost del servei, disminuint-hi un dels vehicles i adaptant per tant el quadre de torns i de personal afecte, de tal manera que es rebaixen els costos en un total de 41.309,04 euros IVA inclòs (sumant-hi el coto de personal i el de manteniment d'una grua).

- 12 DE DESEMBRE DE 2012

S'aprova l'informe del cap de Secció de Mobilitat, de data 23 de novembre de 2012, relatiu a habilitar noves zones d'estacionament regulat mitjançant zona blava d'alta rotació:

- S'aprova l'habilitació de 163 places de zona blava amb la següent distribució:
  - C/Jaume II (entre carrer Sant Joan de Mata i av. Garrigues): 84 places
  - C/Sant Joan de Mata (entre carrer Jaume II i av. València): 6 places
  - Av. València (entre av. Garrigues i carrer Sant Joan de Mata): 44 places
  - Carrer del Bruc (entre av. València i Dra. Castells): 29 places
- S'aprova l'habilitació de 111 noves places d'estacionament gratuït per a vehicles en els següents carrers:
  - C/Jaume II (entre av. Estudi General i carrer Riu Ebre): 55 places
  - C/ del Bruc (solar cedit): 48 places
  - C/ del Riu Francolí (entre carrer del Doctor Zamenhof i C/ de la Dra. Castells): 8 places

- 10 DE MAIG DE 2013

S'aprova l'informe relatiu a la modificació de l'estacionament regulat al carrer Roger de Llúria del cap de Secció de Mobilitat, de data 24 d'abril de 2013:

- S'aprova la implantació d'una zona regulada de baixa rotació, amb un temps màxim de 4 hores d'estacionament i una tarifa que sigui regulada segons l'ordenança fiscal. Això mencionat es va aplicar a la zona 12 que inclou el Carrer Roger de Llúria, entre els Carrers de Pere de Cavasèquia i Camí de Corbins.

- 20 DE DESEMBRE DE 2013

S'habiliten les places següents:

- Bisbe Irurita: 30 places
- Segon Passeig de Ronda: 25 places
- Av. Tortosa: 63 places
- Pius XII/Joan Miró: 74 places

S'anul·len les places següents:

- Diversos ( per un nou ús com estacionament motos): 30 places
- Rambla Aragó (per un nou ús com carril bici: 43 places

- 22 DE MARÇ DE 2016

La Junta de Govern Local dona per finalitzat el termini ordinari del contracte de concessió, amb efecte de data de 26 de març de 2016, i posa en marxa les prescripcions previstes al plec per tal de fer efectiva la reversió de les instal·lacions afectes al servei, tals com la designació dels tècnics municipals que han revisar l'estat de les mateixes. Paral·lelament, s'ordena al concessionari que continuï prestant el servei fins que l'Ajuntament decideixi una nova forma de gestió i s'acorda nomenar una comissió d'estudi per tal d'analitzar les diferents alternatives en relació a les possibles fórmules de gestió del servei d'aparcament regulat, dipòsit de vehicles i grues.

- 27 DE JULIOL DE 2016

S'aprova per part de l'Ajuntament un nou règim econòmic amb efectes 27 de març de 2016, donada la finalització del termini ordinari de la concessió en aquella data, i tenint en compte que a partir de la data d'expiració del contracte el règim canvia en funció de les dates de finalització d'amortització de les diferents inversions realitzades i donat que la resta de despeses es mantenen. Així es fixa un règim econòmic transitori des del mateix dia 27 de març de 2016 i fins a finals de 2016, mentre que a partir del mes d'octubre de 2016 "i sense perjudici que en una data anterior es decideixi una nova forma de gestió del servei l'import dels costos mensuals totals serà el mateix que al mes de setembre de 2016".

*Taula 27 Resum amortitzacions en finalitzar el contracte el 2016 i nou règim econòmic a aplicar en les pròrrogues*

SERVEIS DEL CONTRACTE	AMORTITZACIÓ VIGENT FINS	IMPORT MENSUAL D'AMORTITZACIÓ (iva exclòs)	COSTOS mensuals 2016 (iva inclòs)	COSTOS mensuals a partir SETEMBRE 2016	COST ANUAL (Iva inclòs)
APARCAMENT REGULAT	31/8/16	12.535,18 €	172.089,71 €	156.922,14 €	1.883.065,68 €

SERVEIS DEL CONTRACTE	AMORTITZACIÓ VIGENT FINS	IMPORT MENSUAL D'AMORTITZACIÓ (iva exclòs)	COSTOS mensuals 2016 (iva inclòs)	COSTOS mensuals a partir SETEMBRE 2016	COST ANUAL (Iva inclòs)
ARROSSEGAMENT	31/5/16	2.656,38 €	71.129,31 €	67.915,10 €	814.981,20 €
DIPÒSIT	15/5/16	1.754,00 €	31.645,29 €	29.522,95 €	354.275,40 €
APARCAMENT AMPLIACIÓ	31/3/22	1.054,03 €			
<b>TOTAL</b>			<b>274.864,31 €</b>	<b>254.360,19 €</b>	<b>3.052.322,28 €</b>

- 19 D'AGOST DE 2016

S'acorda implantar regulació de l'estacionament amb zona blava:

- Passeig Onze de setembre, en el tram entre Av. Valls d'Andorra / carrer Sant Hilari i Plaça Europa: 43 places
- Segon Passeig de Ronda tram entre carrer Paer Casanovas i carrer Corts Catalanes: 28 places

- 20 DE MARÇ DE 2020

Es va suspendre el servei d'estacionament regulat amb zona blava degut a la declaració de l'estat d'alarma a causa de la pandèmia sanitària de la Covid 19.

- 15 DE MAIG DE 2020

Es reprèn el servei de la zona blava després de que aquest es mantingués suspès durant gairebé dos mesos degut a la situació pandèmica i la declaració de l'estat d'alarma per part del govern estatal.

### 3.5 PREPARACIÓ D'UN NOU CONCURS EL 2018, ACTUALMENT SUSPÈS

Tot i que des de la finalització de l'actual contracte amb Eysa, el març de 2016, es va debatre en el si de l'Ajuntament quin havia de ser el model de gestió futura de l'aparcament regulat (directa o indirecta), el ple de l'Ajuntament en data 26 d'octubre de 2018 va aprovar els plecs tècnics i administratius per licitar un nou contracte (en aquest cas de serveis) per gestionar la prestació de diferents serveis en diversos lots, sota l'epígraf de Serveis de Mobilitat Sostenible a Lleida, amb un pressupost de licitació de 17.819.290 euros (Iva inclòs).

D'acord amb els plecs i els informes justificatius que formaven part de l'expedient de contractació, es va plantejar un contracte per unificar la gestió de la mobilitat, amb la regulació de tots els tipus d'estacionament a la via pública i els aparcaments dissuasius en solars, així com la informació que es pugui derivar d'aquesta explotació unificada. Es van plantejar tres lots, amb una durada del contracte de 5 anys.

1)l'estacionament regulat amb zona blava, reserves per a càrrega i descàrrega i altres aparcaments dissuasius

2)Servei d'arrossegament amb grua i dipòsit de vehicles

3)Punts de recàrrega de vehicles elèctrics.

D'acord amb el PCAP aprovat, el contracte no es va plantejar com una concessió administrativa de serveis públics, sinó com un contracte administratiu de serveis.

En concret, les necessitats tècniques plantejades eren les següents (tot i que s'han actualitzat en relació al 2018, d'acord amb la informació tècnica facilitada per l'Ajuntament):

#### NECESSITATS D'INSTAL·LACIONS I EQUIPAMENT MÍNIM

Aparcament regulat:

- Expenedors de tickets: 210.
- Places estacionament de vehicles amb regulació horària: 4.600.
- Zones de càrrega i descàrrega: 318.
- Zones per recàrrega de vehicles elèctrics: 6.
- Oficines atenció als usuaris: 1 (a aportar pel gestor del servei).
- Magatzem i taller de manteniment: 1 (a aportar pel gestor del servei).
- Vehicles de control automàtic: 2.
- Motocicletes de control automàtic: 1.
- Vehicles servei: 1.
- Senyalització horitzontal i vertical
- Aplicacions mòbils
- Medis auxiliars i vehicles gestió servei.

Arrossegament i dipòsit de vehicles

- Dipòsit vehicles: el prestador del servei utilitzarà el dipòsit municipal ubicat al Polígon El Segre, fent-se càrrec de:



- Despeses de subministrament (aigua, electricitat, comunicacions,... i manteniment.
  - Obres adequació i llicències necessàries per a la legalització de les instal·lacions.
- Grues arrossegament amb pales: 2.
  - Grues arrossegament amb plataforma: 1.

#### MITJANS HUMANS

##### Aparcament regulat

- 1 Delegat
- 1 Encarregat d' inspectors
- 1 Tècnic recursos multes
- 3 Administratius
- 1 Encarregat de manteniment i recaptació
- 4 Operaris de manteniment
- 4 Inspectors amb vehicle
- 20 Inspectors

##### Grues i dipòsit

- 1 Responsable servei
- 1 Encarregat servei grua
- 1 Cap administratiu
- 5 Administratius
- 10 gruistes

Tot i això, arran dels recursos especials en matèria de contractació interposats per l'empresa Integr@ parking solutions SL, per la Confederació Sindical de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya i la Unió General de Treballadors de Catalunya contra els plecs, el Tribunal Català de Contractes del Sector Públics va acordar en data 20 de desembre de 2018 la mesura provisional de suspendre el procediment de contractació i l'Ajuntament, en conseqüència, va suspendre la licitació.

Finalment, el Tribunal, en data 15 de maig de 2019, va estimar parcialment alguns dels recursos presentats i va requerir a la Paeria la modificació dels plecs per actualitzar les dades relatives al

personal a subrogar i sobre requeriments tecnològics dels equipaments sol·licitats. Davant d'aquests requeriments i del fet que "l'Ajuntament vol estudiar si amb les noves condicions el model planteja és l'idoni" –d'acord amb l'escrit de referència dels serveis de mobilitat-, l'Alcalde va signar, en data 29 de gener de 2020, un decret per tal de desistir de la licitació referenciada.

## 4 ANÀLISI ACTUAL DE L'EXPLOTACIÓ.

### 4.1 PRINCIPALS DADES TÈCNIQUES I OPERATIVES DEL SERVEI ACTUAL

D'acord amb les dades facilitades, els diversos serveis que integren el contracte objecte del present informe es duen a terme amb els següents mitjans humans, materials i tecnològics:

#### 4.1.1 Places d'estacionament regulat i balanç explotació:

Existeixen a la ciutat de Lleida un total de **4.641** places d'aparcament (segons les dades mitjanes de 2020), en les seves diferents modalitats (zona blava, zona vermella –alta rotació-, zona verda –baixa rotació-, i zona taronja –llarga estància), tot i que la majoria de places són blaves. **A l'inici del contracte hi havia 3.736 places.**

Quant a balanç sobre el funcionament del servei, adjuntem un resum de les principals dades, en aquest cas prenent com a referència l'exercici 2019 donada l'afecció sobre el servei per les conseqüències de la crisi sanitària de la Covid 19 durant el 2020.

Taula 28 Balanç de l'explotació del servei d'aparcament regulat amb dades de 2019

DADES TÈCNIQUES I BALANÇ EXPLOTACIÓ	2019
Places operatives	4556
Rotació vehicles/dia/plaça pagament	3,64
Rotació vehicles real/dia/plaça total	4,32
Hores regulació anual	2247
Hores regulació anual totals	10.237.332,00
% ocupació pagada	48%
Hores ocupades pagades	4.915.966,83
Recaptació x plaça	983,04
Tarifa mitjana pagada x vehicle	0,91
num denúncies	73.300

Per tal de dur a terme una anàlisi més exhaustiva de l'explotació del servei d'aparcament regulat, hem pres de referència les dades presentades per Eysa a les comissions de seguiment del

contracte, en concret les de 2018, on es detalla el volum de recaptació per plaça, el nivell d'ocupació i la rotació real de vehicles per dia i plaça, entre d'altres.

*Taula 29 Resum de dades d'explotació del servei d'aparcament regulat i balanços recaptació de l'exercici 2018, d'acord amb els resultats de la comissió de seguiment de la concessió.*

2018	Places Operatives	Recaptació TOTAL	Recaptació / Plaça / Dia	Tarifa mitja per vehicle	% Ocupació	Rotació vehicles Real / dia / plaça
ZONA 1	187	196.314,93 €	3,53 €	1,06 €	44,29%	4,00
ZONA 2	130	177.461,02 €	4,59 €	0,99 €	61,20%	5,56
ZONA 3	155	136.654,06 €	2,97 €	0,86 €	45,70%	4,15
ZONA 4	277	352.201,02 €	4,28 €	1,09 €	51,95%	4,71
ZONA 5	280	205.652,67 €	2,47 €	0,95 €	34,37%	3,12
ZONA 6	300	232.417,19 €	2,61 €	0,95 €	36,36%	3,30
ZONA 7	140	132.831,22 €	3,19 €	0,86 €	49,30%	4,47
ZONA 8	361	271.689,06 €	2,53 €	0,83 €	40,56%	3,68
ZONA 9	320	329.091,51 €	3,45 €	0,97 €	47,36%	4,29
ZONA 10	318	189.467,85 €	2,01 €	0,82 €	32,16%	2,93
ZONA 11	238	255.384,80 €	3,60 €	0,91 €	52,25%	4,73
ZONA 12	160	173.410,17 €	3,65 €	0,95 €	50,95%	4,62
ZONA 13	177	195.578,15 €	3,71 €	0,80 €	61,32%	5,56
ZONA 14	239	217.049,88 €	3,06 €	0,74 €	54,55%	4,95
ZONA 15	126	123.232,19 €	3,29 €	0,81 €	53,84%	4,89
ZONA 16	114	151.531,73 €	4,48 €	0,91 €	64,92%	5,89
ZONA 17	129	134.053,25 €	3,50 €	0,98 €	47,09%	4,27
ZONA 18	143	158.267,38 €	3,71 €	0,89 €	55,20%	5,00
ZONA 19	63	76.942,71 €	3,88 €	0,99 €	54,78%	4,71
ZONA 20	169	163.242,47 €	3,24 €	0,81 €	53,17%	4,81
ZONA 21	64	81.990,03 €	4,29 €	0,90 €	63,53%	5,72
ZONA 22	88	81.051,78 €	3,13 €	0,95 €	43,08%	3,95
ZONA 23	146	204.827,22 €	4,71 €	0,97 €	64,16%	5,82
ZONA 24	36	80.468,92 €	7,46 €	1,21 €	81,78%	7,43
ZONA 25	195	157.757,33 €	2,71 €	0,79 €	45,45%	4,12
<b>TOTAL</b>	<b>4.555</b>	<b>4.478.568,54 €</b>				
<b>MITJANA</b>			<b>3,60 €</b>	<b>0,92 €</b>	<b>51,57%</b>	<b>4,67</b>

En relació a l'impacte de les denúncies per incompliment de l'ordenança (tant per sobrepassar el temps d'estacionament com per manca de col·locació de ticket o altres), es van imposar un total de 73.300 l'any 2018, d'acord amb les dades facilitades a la comissió de seguiment de la concessió, tot i que finalment se'n van tramitar 24.358 per anul·lació de la resta.

#### 4.1.2 Parquímetres:

Actualment el servei s'explota amb un total de 235 parquímetres, mentre que a l'inici del contracte eren 180 expenedors, d'acord amb l'oferta del concessionari resumida en el punt 3.2.2.

En aquest sentit, la majoria dels aparells ja han superat la seva vida útil, i la seva antiguitat és de 20 anys, tret dels darrers parquímetres que es van implementar per donar servei a les noves zones d'aparcament de pagament que s'han incorporant la ciutat i alguns dels quals encara estan pendents d'amortitzar, segons es reflecteix a la

Taula 27.

*Il·lustració 1 Imatge d'un dels parquímetres actual al carrer Vila Antònia de la ciutat.*

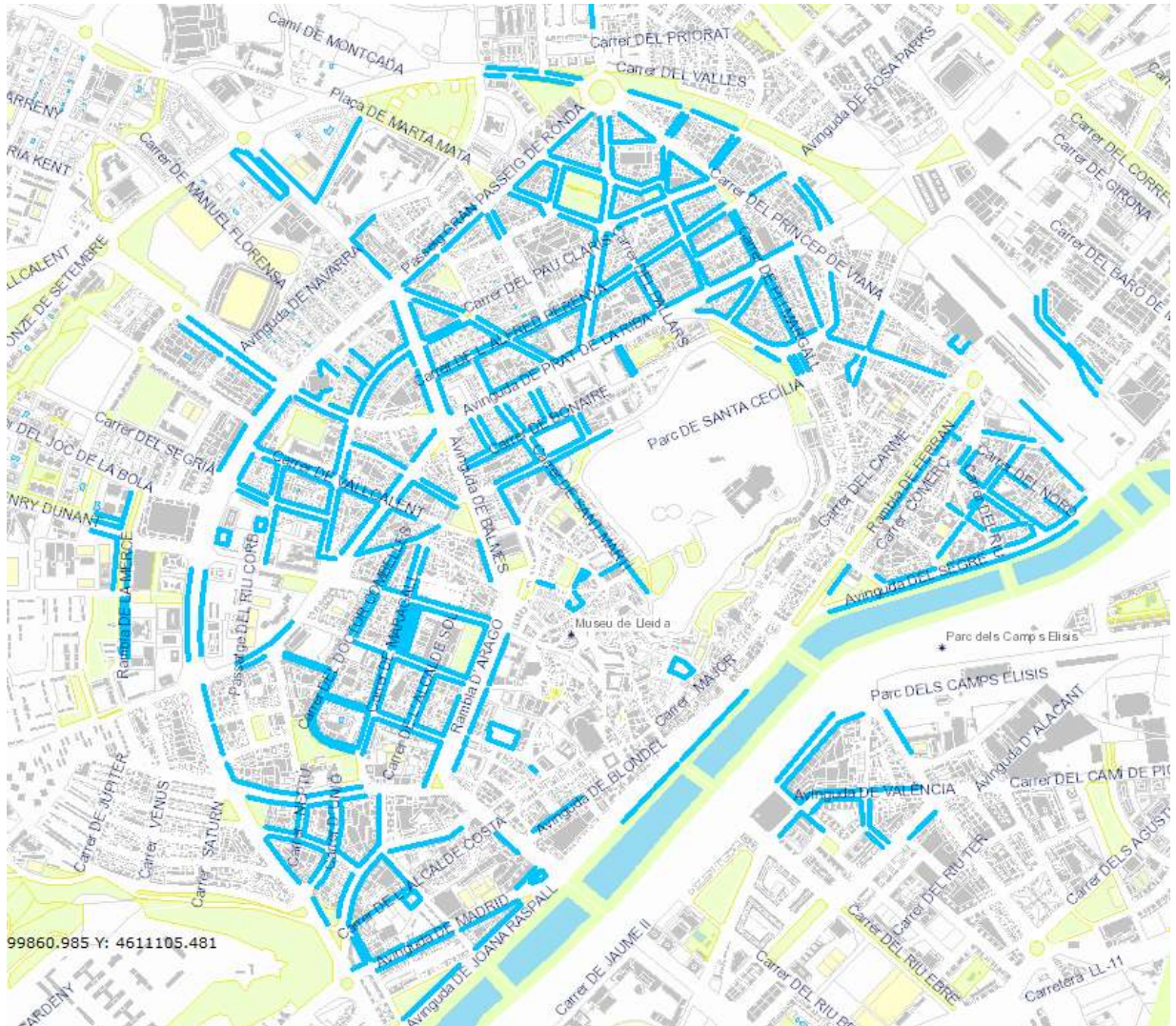


*Il·lustració 2 Imatge de zona blava d'alta rotació a l'avinguda Rovira Roure*



En relació a les característiques dels parquímetres i d'acord amb la informació subministrada, la majoria d'ells tenen plaques fotovoltaïques i molt pocs estan connectats a la xarxa elèctrica. Tots els aparells admeten el pagament amb targeta, però només amb banda magnètica. Les comunicacions es realitzen off-line (donada la seva antiguitat) i no disposen de tecnologia d'introducció de matrícula, tret d'algun aparell que s'ha incorporat de forma experimental o com a material de substitució.





Il·lustració 3 [https://cartolleida.paeria.es/planol\\_mobilitat/](https://cartolleida.paeria.es/planol_mobilitat/)

#### 4.1.3 Horaris de funcionament del servei d'aparcament regulat

Els horaris establerts en els estacionaments regulats al municipi de Lleida es divideixen segons diferents períodes de l'any excepte per la tarifa de baixa rotació que segueix un horari propi establert. Els horaris estipulats per època de l'any són els següents:

- Horari d'hivern: de l'1 de gener al 31 de maig i de l'1 d'octubre al 31 de desembre.
  - Dilluns a dissabte de 9:00 a 14:00 i de 17:00 a 20:00.
  - Diumenges i festius no hi ha servei.
- Horari d'estiu: de l'1 de juny al 31 de juliol i el mes de setembre.
  - Dilluns a divendres de 9:00 a 14:00 i de 17:00 a 20:00.
  - Dissabtes de 9:00 a 14:00.

- Diumenges i festius no hi ha servei.
- Horari d'agost.
  - Dilluns a dissabtes de 09:00 a 14:00.
  - Diumenges i festius no hi ha servei.

I finalment l'horari per a la tarifa baixa rotació (rectorat).

- De dilluns a divendres de 09:00 a 13:00 i 16:00 a 20:00 excepte agost que és de 09:00 a 13:00. Dissabtes, diumenges i festius no hi ha servei.

#### 4.1.4 Mitjans materials i humans:

6 vehicles per al servei:

- 3 grues pales
- 1 grua plataforma
- 1 ford trànsit
- 1 renault Kangoo

Emissora i Walkie Talkies

#### INSTAL·LACIONS DEL DIPÒSIT

Ubicació: Polígon industrial "El Segre"

Superfície: 1,93 ha/19.000 m2

Capacitat: 600 vehicles (450/150)

Seguretat: Alarma perimetral i càmeres de seguretat

Horari: Interromput (24 hores/365 dies)

Els treballadors del servei d'aparcament regulat són 39, mentre que els treballadors del servei de grua i de dipòsit són 16, segons la informació facilitada (cal comprovar ja que a la informació tècnica facilitada diu que son 24)

#### 4.1.5 Balanç d'explotació del servei de grua i de dipòsit

En relació al servei d'arrossegament i retirada de vehicles, els balanços d'explotació, extrets de la informació aportada pel concessionari, són els següents:

Taula 30 Balanç d'explotació del servei de grua, amb entrada i sortides de vehicles i el motiu de la infracció. Any 2019

2019	ALTES		ALTES TOTALS	BAIXES
	AMB GRUA	SENSE GRUA		
Infracció	2.473	0	2.473	2.227
Abandonament	63	0	63	13



2019	ALTES		ALTES TOTALS	BAIXES
	AMB GRUA	SENSE GRUA		
Manca de documentació	617	1	618	303
Robatori	56	2	58	58
Alcoholèmia	208	0	208	175
Accident de trànsit	78	0	78	69
Disposició judicial	30	8	38	33
Precinte ajuntament	109	12	121	25
Precinte jutjat	2	0	2	1
Prev/ Possi robatori	71	0	71	84
No reunir seguretat	5	0	5	5
Emergència o necessitat	25	1	26	21
Excés de soroll	1	0	1	2
Subhastats (RSU)	0	0	0	402
<b>TOTAL</b>	<b>3.738</b>	<b>24</b>	<b>3.762</b>	<b>3.418</b>

Taula 31 Resum de les entrades de vehicles a dipòsit des del 2016 a 2020

RESUM INTERANUAL DE TOTALS	2016	2017	2018	2019	2020
Altes (Entrades a Dipòsit)	3.209	3.127	3.392	3.762	3.292

Taula 32 Balanç d'activitat al dipòsit municipal de vehicles. Any 2019

2019	SERVEIS DE GRUA
Dipòsit	3.742
Sortides amb servei	92
Trasllat vehicles	413
Trasllat material	316
CEPO	3
Sortides sense servei	2.250
<b>TOTAL</b>	<b>6.816</b>

## 4.2 ANÀLISI ECONÒMICA I BALANÇ DE L'EXPLOTACIÓ ACTUAL

De tot plegat, i en funció de les dades analitzades de la documentació contractual (plecs, contracte i modificacions posteriors) i de les dades aportades, **PWACS** ha elaborat un resum sobre la situació econòmica actual del servei de cara a prendre algunes d'aquestes dades com a referència per a la projecció de la futura explotació, tot modelant-les en funció de dues hipòtesis de mitjans materials i humans a destinar-hi, que desenvolupem en l'apartat 6.1.

#### 4.2.1 COMPARATIVA ENTRE L'OFERTA DE L'INICI DEL CONTRACTE I LA SITUACIÓ ACTUAL

##### 4.2.1.1 APARCAMENT REGULAT

La liquidació correspon a la remuneració que rep l'empresa que es calcula a partir de l'oferta inicial del 2001 i les posteriors actualitzacions, tenint en compte les diferents modificacions del contracte (tot i que des del punt de vista econòmic només s'ha pogut tenir en compte la modificació derivada de la finalització del contracte i que va derivar en una reducció en la liquidació del 2015 al 2016 per l'amortització total de la inversió inicial, i que va ser la que reproduïm a la Taula 27.

En el següent quadre es compara l'oferta de l'empresa, el compte de pèrdues i guanys del qual s'ha disposat i la liquidació de despeses de l'exercici 2019, que suposa la retribució per al concessionari:

*Taula 33 Balanç econòmic de la concessió i retribució 2019, i evolució dels principals costos del servei d'aparcament regulat de la concessió*

COST ANUAL DEL SERVEI APARCAMENT REGULAT	2001 (ptes)	2001 (euros)	PÈRDUES I GUANYS 2019	RETRIBUCIÓ 2019	INCR. 18 ANYS
AMORTITZACIÓ MITJA ANUAL	18.104.800	108.812,04€	4.020,00 €		4%
PERSONAL	120.222.033	722.548,97€	1.140.460,00 €		58%
COSTOS EXPLOTACIÓ	30.165.900	181.300,71€	412.010,00 €		127%
DG I BI	15.629.723	93.936,53€	130.980,00 €		39%
DESPESES FINANCERES MITJANES ANUALS	8.129.267	48.857,88 €			
TOTAL COST	192.251.723	1.155.456€	1.687.470,00 €		69%
TOTAL RETRIBUCIÓ (INCLÒS PREMI)				<b>1.957.450€</b>	
IVA 16%	30.760.275	184.872 €	354.368,70 €		
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>223.011.999</b>	<b>1.340.329€</b>	<b>2.041.838,70 €</b>		

En aquest quadre i, comptant que les dades del compte de Pèrdues i Guanys del servei de Lleida elaborat per Eysa i facilitat a PWACS sigui ajustat, **l'empresa tindria uns costos actualment per la prestació del servei d'aparcament regulat de 1.687.470€ sense IVA quan se li liquida en concepte de retribució (segons l'evolució contemplada en el contracte + premi 5%) un total de 1.957.450€.** També cal posar de relleu que la partida de personal ha evolucionat, en els 18 anys de vigència del contracte fins a 2019, amb un increment del 58%; els costos d'exploació en un 127% i les despeses generals i el benefici industrial en un 39%.

#### 4.2.1.2 ARROSSEGAMENT I DIPÒSIT

La liquidació correspon a la remuneració que rep l'empresa que es calcula a partir de l'oferta inicial del 2001 i les posteriors actualitzacions, tenint en compte diferents modificacions del contracte (tot i que des del punt de vista econòmic només s'ha pogut tenir en compte la modificació derivada de la finalització del contracte i que va derivar en una reducció en la liquidació del 2015 al 2016 per l'amortització total de la inversió inicial, i que va ser la que reproduïm a la Taula 27.

En aquest quadre es compara l'oferta de l'empresa, el compte de pèrdues i guanys del qual s'ha disposat i la liquidació de despeses de l'exercici 2019.

*Taula 34 Balanç econòmic de la concessió i retribució 2019, i evolució dels principals costos del servei d'arrossegament de vehicles i dipòsit de la concessió*

COST ANUAL DEL SERVEI ARROSSEGAMENT I DIPÒSIT	2001 (euros)	P i G 2019	LIQUIDACIÓ 2019	INCR. 18 ANYS
AMORTITZACIÓ MITJA ANUAL	38.284,47€	990,00 €		3%
PERSONAL	457.602,73€	715.310,00 €		56%
COSTOS EXPLOTACIÓ	59.241,76€	121.710,00 €		105%
DG I BI	63.641,17€	70.310,00€		10%
DESPESES FINANCERES MITJANES ANUALS	13.489,80€			
	632.259,93€	908.320,00 €	1.215.444,63€	92%
IVA 16%	101.161,59€	190.747,20 €		
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>733.421,52€</b>	<b>1.099.067,20 €</b>		

En aquest quadre i, partint de la informació facilitada, la concessió en allò relatiu al servei d'arrossegament i dipòsit té uns costos de 908.320€ (sense IVA) quan se li liquida la retribució (segons contracte) un total 1.215.444,63€.

Calculem el benefici real considerat un import menor de les despeses, alhora de determinar quina seria la situació real de l'activitat.

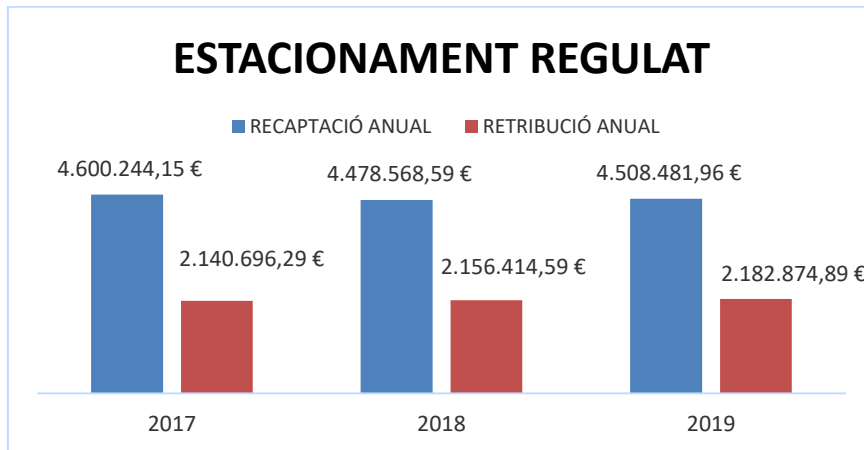
#### 4.2.2 RESULTAT DE L'EXPLOTACIÓ: BALANÇ D'INGRESSOS I RETRIBUCIÓ PER COSTOS

Fem l'anàlisi del balanç econòmic corresponent als exercicis 2017, 2018 i 2019, en funció dels tres serveis del contracte i que es detallen a continuació.

#### 4.2.2.1 APARCAMENT REGULAT

Taula 35 Balanç econòmic de la concessió, en relació a l'aparcament regulat, en els darrers tres exercicis

APARCAMENT REGULAT	2017	2018	2019
RECAPTACIÓ	4.600.244,15 €	4.478.568,59 €	4.508.481,96 €
RETRIBUCIÓ AL CONCESSIONARI	2.140.696,29 €	2.156.414,59 €	2.182.874,89 €
<b>SUPERÀVIT</b>	<b>2.459.547,86 €</b>	<b>2.322.154,00 €</b>	<b>2.325.607,07 €</b>



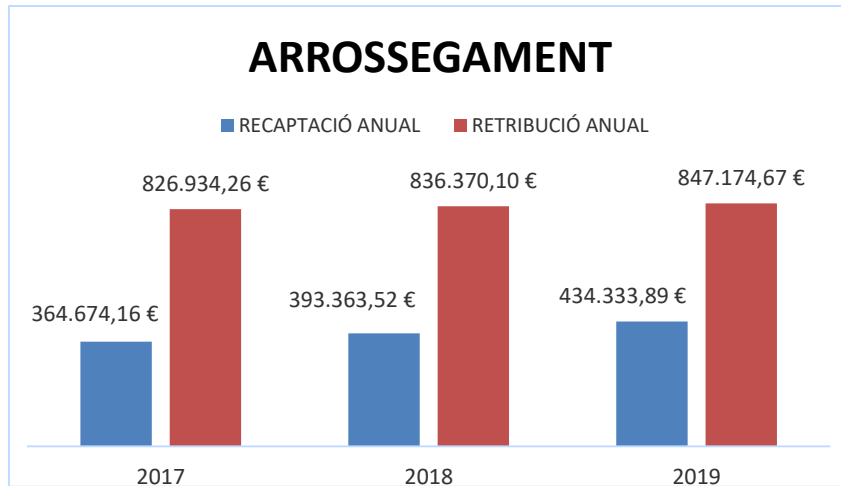
Taula 36 Distribució de les diverses modalitats de pagament de la zona blava segons dades de la comissió de seguiment de la concessió corresponents a l'any 2018

BALANÇ SOBRE EL TIPUS DE PAGAMENT	IMPORTS	%
Total Recaptació metàl·lic	2.671.146,22 €	59,64%
Total Recaptació crèdit	548.938,63 €	12,26%
Total Recaptació APP ElParking	1.258.483,72 €	28,10%
<b>TOTAL</b>	<b>4.478.568,57 €</b>	

#### 4.2.2.2 ARROSSEGAMENT

Taula 37 Balanç econòmic de la concessió, en relació al servei de grua, en els darrers tres exercicis

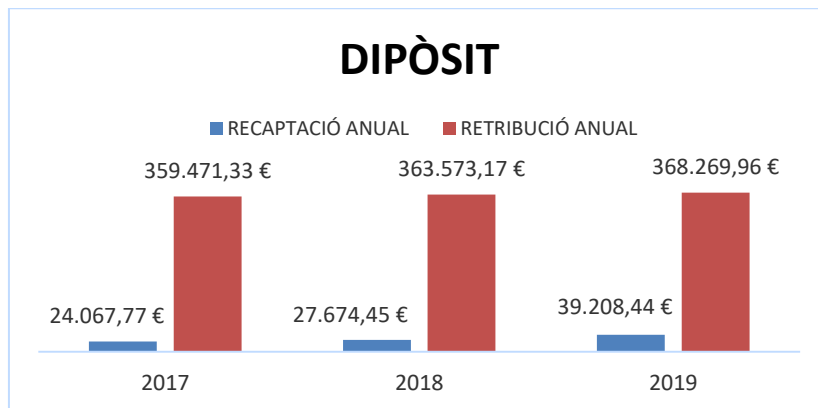
ARROSSEGAMENT	2017	2018	2019
RECAPTACIÓ	364.674,16 €	393.363,52 €	434.333,89 €
RETRIBUCIÓ AL CONCESSIONARI	826.934,26 €	836.370,10 €	847.174,67 €
<b>DÈFICIT</b>	<b>- 462.260,10 €</b>	<b>- 443.006,58 €</b>	<b>- 412.840,78 €</b>



#### 4.2.2.3 DIPÒSIT DE VEHICLES

Taula 38 Balanç econòmic de la concessió, en relació al servei de dipòsit de vehicles, en els darrers tres exercicis

DIPÒSIT	2017	2018	2019
RECAPTACIÓ	24.067,77 €	27.674,45 €	39.208,44 €
RETRIBUCIÓ AL CONCESSIONARI	359.471,33 €	363.573,17 €	368.269,96 €
<b>DÈFICIT</b>	<b>- 335.403,56 €</b>	<b>- 335.898,72 €</b>	<b>- 329.061,52 €</b>

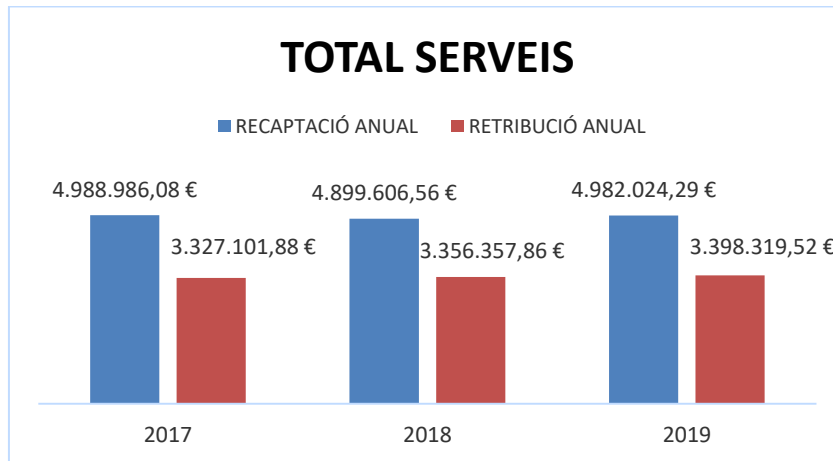


#### 4.2.3 BALANÇ ECONÒMIC GLOBAL DELS SERVEIS OBJECTE DE L'ACTUAL CONCESSIÓ

Taula 39 Balanç econòmic de la concessió, en relació als tres serveis, en els darrers tres exercicis

APARCAMENT REGULAT, GRUA I DIPÒSIT	2017	2018	2019
RECAPTACIÓ	4.988.986,08 €	4.899.606,56 €	4.982.024,29 €
RETRIBUCIÓ AL CONCESSIONARI	3.327.101,88 €	3.356.357,86 €	3.398.319,52 €

APARCAMENT REGULAT, GRUA I DIPÒSIT	2017	2018	2019
SUPERÀVIT	1.661.884,20 €	1.543.248,70 €	1.583.704,77 €



Com es pot observar del balanç, el servei actualment en la seva globalitat dona resultats positius, amb un superàvit important en la gestió de l'aparcament regulat (de 2.325.607,07 € anuals), com a diferència entre els costos dels serveis pels quals es retribueix a l'empresa i els ingressos procedents de la recaptació que la concessionària liquida directament a l'Ajuntament.

## 5 HIPÒTESIS D'EXPLOTACIÓ PER A LES PROJECCIONS ECONÒMIQUES DEL FUTUR SERVEI

### 5.1 SERVEI D'APARCAMENT REGULAT

D'acord amb els paràmetres de despesa estàndards, i prenent com a referència tant les dades actuals econòmiques del concessionari com les ràtios de referència en serveis similars en altres municipis a partir d'operadors i empreses del sector, **PWACS** ha analitzat i desenvolupat tres hipòtesis d'exploració per cobrir la regulació del nombre de places d'estacionament existents (4.641).

#### 5.1.1 Hipòtesi 1

Es planteja una primera d'exploració del servei en el que s'optimitzen els mitjans humans i materials que es destinarien a la prestació, en un escenari similar al que s'aplicaria a una prestació nova implantació, a partir dels ratis estàndards que s'estan consolidant darrerament en serveis amb casuístiques similars al de Lleida i tenint en compte la ràpida evolució dels mitjans materials i personals requerits per les novetats tecnològiques i la digitalització de l'operativa. Del tal manera que es proposa regular el servei amb 150 màquines expenedores, amb un rati de

30 places d'aparcament per parquímetre, senyalització vertical comptant 2 senyals per parquímetre i valorant la incorporació de dos vehicles per control de matrícules i altres vehicles necessaris pel servei. Les principals dades d'exploració que es prenen de referència per desenvolupar la present hipòtesi són les següents:

*Taula 40 Principals paràmetres per desenvolupar la hipòtesi 1 d'exploració de l'aparcament regulat*

PARÀMETRES D'EXPLORACIÓ	UNITATS
Dies	317
Hores	8,00
Hores servei	2.536
Hores conveni	1.976
Inspector per ruta	1,28
Places per vigilant (rati)	250
Personal necessari	23
Rutes (places/rati)	18

Les necessitats de personal per dur a terme la prestació serien les següents, tenint en compte que es tractaria d'un escenari a assolir en el futur servei a partir de la previsió per la propera jubilació d'alguns dels inspectors actualment adscrits al servei i de l'ajust de les dotacions de mitjans humans als requeriments actuals d'un servei amb un seguit d'avenços tecnològics que s'estan incorporant de forma progressiva i que automatitzen les tasques de control, seguiment i vigilància.

*Taula 41 Necessitats de personal per desenvolupar la hipòtesi 1 d'exploració de l'aparcament regulat*

PERSONAL	UNITATS
Cap d'equip	2
Inspector	23
Administratiu	1

Conseqüentment, a continuació desenvolupem i detallem els costos d'exploració i les inversions associades per tal de poder dur a terme amb garanties la prestació descrita.

Les despeses anuals ordinàries del servei serien:

PERSONAL

A partir del rati de 250 places a controlar per inspector i del nombre d'hores del conveni col·lectiu al que pertanyen, s'estima la necessitat de 23 controladors.

El cost d'aquest personal òptim per la gestió del servei, segons conveni col·lectiu d'aparcaments, estacionaments regulats de superfície, garatges, serveis de rentat i greixatge de vehicles de Catalunya per als anys 2017-2022, és el següent:

*Taula 42 Costos estimats del personal que es considera en la hipòtesi 1 d'explotació*

PERSONAL	UNITATS	COST UNITARI	TOTAL ANUAL
Cap d'equip	2	33.067,71 €	66.135,41 €
inspector	23	29.074,19 €	668.706,30 €
Administratiu	1	27.894,76 €	27.894,76 €
<b>TOTAL ANUAL</b>			<b>762.736,47 €</b>

### COSTOS D'EXPLOTACIÓ

La resta de costos anuals d'explotació serien els següents:

*Taula 43 Costos estimats d'explotació del servei d'aparcament regulat en la hipòtesi 1*

ALTRES COSTOS D'EXPLOTACIÓ	UNITATS	COST UNITARI	TOTAL ANUAL
Connexió plataforma i serveis online	150	120,00 €	18.000,00 €
Consumo GPRS PDA	23	108,00 €	2.484,00 €
Consumibles			2.000,00 €
Pagament per mòbil	10%	900.000,00 €	90.000,00 €
Uniformes	25	200,00 €	5.000,00 €
Lloguer, llum, aigua, carburants, etc.. ,	12	1.000,00 €	12.000,00 €
Senyalització horitzontal	4.600	12€	55.200,00 €
Manteniment expenedors i vehicles			12.000,00 €
Assegurances	150	40,00 €	6.000,00 €
<b>TOTAL COSTOS</b>			<b>202.684,00 €</b>

Entre els costos d'explotació, considerem la senyalització horitzontal que, d'acord amb els requeriments tècnics de l'Ajuntament de Lleida, s'haurà de renovar anualment en totes les places regulades.

### INVERSIONS NECESSÀRIES

*Taula 44 Inversions que es consideren necessàries per al servei en la hipòtesi 1*



INVERSIONS	UNITATS	PREU UNITARI	TOTAL ANUAL
Expedadors	150	5.250,00 €	787.500,00 €
Posada en marxa i formació		10.800,00 €	10.800,00 €
Stock	3%	787.500,00 €	23.625,00 €
Instal·lació	150	200,00 €	30.000,00 €
Senyalització vertical	300	200,00 €	60.000,00 €
Plataforma i integració APP			9.000,00 €
Terminals i impressores	23	750,00 €	17.250,00 €
Vehicles		140.000,00 €	140.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS INICIALS</b>			<b>1.078.175,00 €</b>
IVA 21%			226.416,75 €
<b>TOTAL INVERSIONS IVA INCLÒS</b>			<b>1.304.591,75 €</b>

AMORTITZACIONS: Tenint en compte la vida útil de cadascuna de les inversions, el cost a imputar anualment seria el següent:

*Taula 45 amortitzacions derivades de les inversions previstes per la hipòtesi 1*

AMORTITZACIONS	ANYS	TOTAL ANUAL
Expedadors	10	78.750,00 €
Posada en marxa i formació	10	1.080,00 €
Stock	10	2.362,50 €
Instal·lació	10	3.000,00 €
Senyalització vertical	5	12.000,00 €
Plataforma i integració APP	5	1.800,00 €
Terminals i impressores	5	3.450,00 €
Vehicles	5	28.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS INICIALS</b>		<b>130.442,50 €</b>

#### TOTAL COSTOS DEL SERVEI

Es consideren un 10% de despeses indirectes sobre les despeses generals.

Totes les dades es calculen sense IVA.

*Taula 46 Total costos projectats en la hipòtesi 1 d'exploració de l'aparcament regulat*

COSTOS TOTALS	IMPORT
Personal	762.736,47 €
Despeses directes explotació	202.684,00 €
Despeses indirectes 10%	20.268,40 €
Amortitzacions	130.442,50 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.116.131,37 €</b>

### 5.1.2 Hipòtesi 2

Es planteja una segona hipòtesi d'exploració a partir de la situació actual del servei, comptabilitzant el nombre actual de treballadors però optimitzant el conjunt de parquímetres que es consideren necessaris per a la prestació del servei, d'acord amb els estàndards que s'estan implementant. Del tal manera que es proposa regular l'estacionament amb 150 màquines expenedores, amb un rati de 30 places d'aparcament per parquímetre. Les principals dades d'exploració que es prenen de referència per desenvolupar la present hipòtesi són les següents.

*Taula 47 Principals paràmetres per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat*

PARÀMETRES	UNITATS
Dies	317
Hores	8,00
Hores servei	2.536
Hores conveni	1.976
Inspector per ruta	1,28
Places per vigilant (rati)	227
Personal necessari	26
Rutes (places/rati)	20

Amb el següent personal adscrit al servei:

*Taula 48 Personal adscrit actualment i calculat per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat*

PERSONAL	UNITATS
Cap servei	1
Encarregat	1
Inspectors	26
Administratius	2
Auxiliar administratiu 1 (61%)	0,61
Tècnic mig (61%)	0,61
Oficial administratiu 2 (61%)	0,61
Cap d'equip	1
Programador (61%)	0,61

PERSONAL	UNITATS
Diplomat (61%)	0,61
Tècnic superior (61%)	0,61
Tècnic de manteniment	2

Conseqüentment, a continuació es desenvolupem els costos d'exploració i les inversions associades per tal de poder dur a terme amb garanties la prestació descrita en la hipòtesi 2.

Les despeses anuals ordinàries del servei serien:

#### PERSONAL

Les despeses de personal actual són les següents, d'acord amb la informació tècnica aportada:

*Taula 49 Costos estimats de personal per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat*

PERSONAL	IMPORT
Cap servei	69.435,15 €
Encarregat	47.744,06 €
Inspector 1	26.093,96 €
Inspector 2	32.484,34 €
Inspector 3	32.092,91 €
Inspector 4	35.974,23 €
Inspector 5	32.456,17 €
Inspector 6	33.252,38 €
Inspector 7	34.942,95 €
Inspector 8	33.042,10 €
Inspector 9	30.895,26 €
Inspector 10	24.195,02 €
Inspector 11	32.335,07 €
Inspector 12	20.059,47 €
Inspector 13	27.429,09 €
Inspector 14	33.378,75 €
Inspector 15	31.884,14 €
Inspector 16	32.092,90 €
Inspector 17	33.292,01 €
Inspector 18	19.849,69 €
Inspector 19	32.814,38 €
Inspector 20	32.202,71 €

PERSONAL	IMPORT
Inspector 21	29.966,80 €
Inspector 22	32.492,40 €
Inspector 23	41.993,52 €
Inspector 24	32.411,30 €
Inspector 25	4.358,81 €
Inspector 26	5.215,52 €
Oficial administratiu 1	37.014,86 €
Auxiliar administratiu 1 (61%)	16.479,44 €
Tècnic mig (61%)	24.792,88 €
Tècnic de manteniment 1	31.278,48 €
Tècnic de manteniment 2	31.713,55 €
Oficial administratiu 2 (61%)	18.983,77 €
Cap d'equip	36.792,94 €
Programador (61%)	23.374,03 €
Auxiliar administratiu 2	32.374,03 €
Diplomat (61%)	22.580,33 €
Tècnic superior (61%)	26.307,27 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.176.076,67 €</b>

## COSTOS D'EXPLOTACIÓ

*Taula 50 Costos d'exploració estimats per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat*

ALTRES COSTOS D'EXPLOTACIÓ	UNITATS	COST UNITARI	TOTAL ANUAL
Connexió plataforma i serveis online	150	120	18.000,00 €
Consum GPRS PDA	30	108	3.240,00 €
Consumibles			2.000,00 €
Pagament per mòbil	10%	900000	90.000,00 €
Uniformes	30	200	6.000,00 €
Lloguer del local, llum, aigua i consums local	12	1000	12.000,00 €
Senyalització horitzontal	4.600	12	55.200,00 €
Manteniment expenedores i vehicles			12.000,00 €
Assegurances expenedores	150	40	8.400,00 €
<b>TOTAL COSTOS</b>			<b>204.440,00 €</b>

## INVERSIONS NECESSÀRIES

Les inversions necessàries per aquesta hipòtesi són les següents:

*taula 51 Inversions que es consideren necessàries per al servei en la hipòtesi 2*

INVERSIONS	UDS	PREU UNITARI	TOTAL ANUAL
Expedadors	150	5.250,00 €	787.500,00 €
Posada en marxa i formació		10.800,00 €	10.800,00 €
Stock	3%	787.500,00 €	23.625,00 €
Instal·lació	150	200,00 €	30.000,00 €
Senyalització vertical	300	200,00 €	60.000,00 €
Plataforma i integració APP			9.000,00 €
Terminals i impressores	30	750,00 €	22.500,00 €
Vehicles		140.000,00 €	140.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS INICIALS</b>			<b>1.083.425,00 €</b>
IVA 21%			227.519,25 €
<b>TOTAL INVERSIONS IVA INCLÒS</b>			<b>1.310.944,25€</b>

Amb les amortitzacions anuals següents:

*taula 52 amortitzacions derivades de les inversions previstes per la hipòtesi 2*

AMORTITZACIONS	ANYS	TOTAL ANUAL
Expedadores	10	78.750,00 €
Posada en marxa i formació	10	1.080,00 €
Stock	10	2.362,50 €
Instal·lació	10	3.000,00 €
Senyalització vertical	5	12.000,00 €
Plataforma i integració APP	5	1.800,00 €
Terminals i impressores	5	4.500,00 €
Vehicles	5	28.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS INICIALS</b>		<b>131.492,50 €</b>

## COSTOS TOTALS DEL SERVEI

Es considera un 10% de despeses indirectes sobre les despeses generals.

Totes les dades es calculen sense IVA.

Taula 53 Costos totals estimats del servei per desenvolupar la hipòtesi 2 d'exploració de l'aparcament regulat

COSTOS TOTALS	IMPORT
Personal	1.176.076,67 €
Despeses directes explotació	204.440,00 €
Despeses indirectes 10%	20.444,00 €
Amortitzacions	131.492,50 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.532.453,17 €</b>

### 5.1.3 Hipòtesi 3

Es planteja una tercera hipòtesi d'exploració a partir de la situació actual del servei, comptabilitzant el nombre actual de treballadors i considerant el conjunt de parquímetres que els serveis tècnics municipals han estimat de cara a la futura prestació. Del tal manera que es proposa regular l'estacionament amb 210 màquines expenedores, amb un rati de 22 places d'aparcament per parquímetre. Les principals dades d'exploració que es prenen de referència per desenvolupar la present hipòtesi són les següents:

Taula 54 Principals paràmetres per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat

PARÀMETRES	UNITATS
Dies	317
Hores	8,00
Hores servei	2.536
Hores conveni	1.976
Inspector per ruta	1,28
Places per vigilant (rati)	227
Personal necessari	26
Rutes (places/rati)	20

Amb el següent personal adscrit al servei:

Taula 55 Necessitats de personal per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat

PERSONAL	UNITATS
Cap servei	1
Encarregat	1
Inspectors	26
Administratius	2

PERSONAL	UNITATS
Auxiliar administratiu 1 (61%)	0,61
Tècnic mig (61%)	0,61
Oficial administratiu 2 (61%)	0,61
Cap d'equip	1
Programador (61%)	0,61
Diplomat (61%)	0,61
Tècnic superior (61%)	0,61
Tècnic de manteniment	2

Conseqüentment, a continuació es desenvolupem els costos d'exploració i les inversions associades per tal de poder dur a terme amb garanties la prestació descrita en la hipòtesi 3..

Les despeses anuals ordinàries del servei serien:

#### PERSONAL

Les despeses de personal actual són les següents, d'acord amb la informació tècnica aportada:

*Taula 56 Costos estimats de personal per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat*

PERSONAL	IMPORT
Cap servei	69.435,15 €
Encarregat	47.744,06 €
Inspector 1	26.093,96 €
Inspector 2	32.484,34 €
Inspector 3	32.092,91 €
Inspector 4	35.974,23 €
Inspector 5	32.456,17 €
Inspector 6	33.252,38 €
Inspector 7	34.942,95 €
Inspector 8	33.042,10 €
Inspector 9	30.895,26 €
Inspector 10	24.195,02 €
Inspector 11	32.335,07 €
Inspector 12	20.059,47 €
Inspector 13	27.429,09 €
Inspector 14	33.378,75 €
Inspector 15	31.884,14 €

PERSONAL	IMPORT
Inspector 16	32.092,90 €
Inspector 17	33.292,01 €
Inspector 18	19.849,69 €
Inspector 19	32.814,38 €
Inspector 20	32.202,71 €
Inspector 21	29.966,80 €
Inspector 22	32.492,40 €
Inspector 23	41.993,52 €
Inspector 24	32.411,30 €
Inspector 25	4.358,81 €
Inspector 26	5.215,52 €
Oficial administratiu 1	37.014,86 €
Auxiliar administratiu 1 (61%)	16.479,44 €
Tècnic mig (61%)	24.792,88 €
Tècnic de manteniment 1	31.278,48 €
Tècnic de manteniment 2	31.713,55 €
Oficial administratiu 2 (61%)	18.983,77 €
Cap d'equip	36.792,94 €
Programador (61%)	23.374,03 €
Auxiliar administratiu 2	32.374,03 €
Diplomat (61%)	22.580,33 €
Tècnic superior (61%)	26.307,27 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.176.076,67 €</b>

## COSTOS D'EXPLOTACIÓ

*Taula 57 Costos d'exploració estimats per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat*

ALTRES COSTOS D'EXPLOTACIÓ	UNITATS	COST UNITARI	TOTAL ANUAL
Connexió plataforma i serveis online	210	120	25.200,00 €
Consum GPRS PDA	30	108	3.240,00 €
Consumibles			2.000,00 €
Pagament per mòbil	10%	900000	90.000,00 €
Uniformes	30	200	6.000,00 €
Lloguer del local, llum, aigua i consums local	12	1000	12.000,00 €
Senyalització horitzontal	4.600	12	55.200,00 €



ALTRES COSTOS D'EXPLOTACIÓ	UNITATS	COST UNITARI	TOTAL ANUAL
Manteniment expenedores i vehicles			12.000,00 €
Assegurances expenedores	210	40	8.400,00 €
<b>TOTAL COSTOS</b>			<b>214.040,00 €</b>

### INVERSIONS NECESSÀRIES

Les inversions necessàries per aquesta hipòtesi són les següents:

*taula 58 Inversions que es consideren necessàries per al servei en la hipòtesi 3*

INVERSIONS	UDS	PREU UNITARI	TOTAL ANUAL
Expenedores	210	5.250,00 €	1.102.500,00 €
Posada en marxa i formació		10.800,00 €	10.800,00 €
Stock	3%	1.102.500,00 €	33.075,00 €
Instal·lació	210	200,00 €	42.000,00 €
Senyalització vertical	420	200,00 €	84.000,00 €
Plataforma i integració APP			9.000,00 €
Terminals i impressores	30	750,00 €	22.500,00 €
Vehicles		140.000,00 €	140.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS INICIALS</b>			<b>1.443.875,00 €</b>
IVA 21%			303.213,75 €
<b>TOTAL INVERSIONS IVA INCLÒS</b>			<b>1.747.088,75 €</b>

Amb les amortitzacions anuals següents:

*taula 59 amortitzacions derivades de les inversions previstes per la hipòtesi 3*

AMORTITZACIONS	ANYS	TOTAL ANUAL
Expenedores	10	110.250,00 €
Posada en marxa i formació	10	1.080,00 €
Stock	10	3.307,50 €
Instal·lació	10	4.200,00 €
Senyalització vertical	5	16.800,00 €
Plataforma i integració APP	5	1.800,00 €
Terminals i impressores	5	4.500,00 €
Vehicles	5	28.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS INICIALS</b>		<b>169.937,50 €</b>

### COSTOS TOTALS DEL SERVEI

Es considera un 10% de despeses indirectes sobre les despeses generals.

Totes les dades es calculen sense IVA.

*Taula 60 Costos totals estimats del servei per desenvolupar la hipòtesi 3 d'exploració de l'aparcament regulat*

<b>COSTOS TOTALS</b>	<b>IMPORT</b>
Personal	1.176.076,67 €
Despeses directes explotació	214.040,00 €
Despeses indirectes 10%	21.404,00 €
Amortitzacions	169.937,50 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.581.458,17 €</b>

## 5.2 SERVEI DE GRUA I DIPÒSIT DE VEHICLES

Un cop analitzat el balanç econòmic de l'exploració del servei d'arrossegament de vehicles i gestió del dipòsit en el punt 4.2.2, es procedeix a continuació a desenvolupar la proposta econòmica de la futura prestació, d'acord amb les necessitats tècniques plantejades per l'Ajuntament, i desglossada per capítols, i en funció de les dades facilitades:

### PERSONAL

Costos d'acord amb el personal adscrit actualment al servei i la renovació de 2 grues amb pala i una grua amb plataforma.

*taula 61 Personal actual per dur a terme els serveis de grua i dipòsit*

<b>PERSONAL</b>	<b>IMPORT</b>
ENCARREGAT	45.093,84
GRUISTA 1	39.489,76
GRUISTA 2	39.088,48
GRUISTA 3	37.551,48
GRUISTA 4	33.678,88
GRUISTA 5	39.423,31
GRUISTA 6	39.499,86
GRUISTA 7	38.267,70
GRUISTA 8	35.457,20

PERSONAL	IMPORT
GRUISTA 9	40.197,81
CAP ADMINISTRACIÓ	49.716,54
DIPÒSIT 1	16.215,65
DIPÒSIT 2	37.415,74
DIPÒSIT 3	34.486,17
DIPÒSIT 4	33.661,89
DIPÒSIT 5	32.413,03
DIPÒSIT 6	330,88
JEFE DE SERVICIO (37%)	40.779,37
AUX. ADMINIST (39%)	10.536,03
TÉCNICO MEDIO (39%)	15.851,19
OF. ADMINIST (39%)	12.137,17
PROGRAMADOR (39%)	14.944,06
DIPLOMADO (39%)	14.436,60
TÉCNICO SUPERIOR (39%)	16.819,41
<b>TOTAL</b>	<b>717.492,05€</b>

## COSTOS D'EXPLOTACIÓ

*taula 62 Costos d'exploració estimats pel servei d'arrossegament de vehicles*

SERVEI ARROSSEGAMENT	IMPORT
Reparacions, conservació i manteniment	10.000,00 €
Assegurances	6.000,00 €
Carburants	8.000,00 €
Subministraments	4.000,00 €
Altres serveis (neteja telèfons,...)	5.000,00 €
<b>Total COSTOS EXPLOTACIÓ</b>	<b>33.000,00€</b>

*taula 63 Costos d'exploració estimats pel servei de dipòsit de vehicles*

DIPÒSIT	IMPORT
Reparacions, conservació i manteniment	3.000,00 €
Subministraments i assegurances	4.300,00 €
Altres serveis (neteja telèfons,...)	1.500,00 €
<b>Total COSTOS EXPLOTACIÓ</b>	<b>8.800,00 €</b>

## INVERSIONS i AMORTITZACIONS

*taula 64 Inversions que es consideren necessàries i amortitzacions del servei d'arrossegament i dipòsit*

AMORTITZACIONS	UNITATS	COST	TOTAL	ANYS amort.	AMORTITZACIÓ
Grua amb pales	2	50.000,00 €	100.000,00 €	10	10.000,00 €
Grua amb plataforma	1	50.000,00 €	50.000,00 €	10	5.000,00 €
Legalització dipòsit			300.000,00 €	20	15.000,00 €
Terminal PDA i software	3	3.000,00 €	9.000,00 €	10	900,00 €
Impressora	3	750,00 €	2.250,00 €	10	225,00 €
<b>TOTAL</b>			<b>461.250,00 €</b>		<b>31.125,00 €</b>
iva 21%			96.862,50 €		
<b>TOTAL INVERSIONS AMB IVA</b>			<b>558.112,50 €</b>		

Es proposa la compra de 2 grues amb pala i una amb plataforma i una amortització a 10 anys.

Les inversions necessàries per tal de poder legalitzar les instal·lacions del dipòsit municipal de vehicles, d'acord amb la informació subministrada, es preveuen amb un cost d'uns 300.000€ aproximadament i una amortització en 20 anys, en virtut dels coeficients lineals d'amortització tècnica previstos per la normativa fiscal.

Resta d'elements necessaris s'amortitzen en 10 anys.

## TOTAL COSTOS DEL SERVEI

*taula 65 Total costos estimats per al futur servei d'arrossegament de vehicles i dipòsit municipal*

COSTOS DEL SERVEI	IMPORT
<b>DIPÒSIT</b>	
Personal adscrit al servei	717.492,05 €
Despeses explotació arrossegament	33.000,00 €
Despeses explotació dipòsit	8.800,00 €
Despeses indirectes 10%	4.180,00 €
Amortitzacions	31.125,00 €
<b>TOTAL SERVEI DIPÒSIT + ARROSSEGAMENT</b>	<b>794.597,05 €</b>

## BALANÇ ECONÒMIC PREVIST PEL FUTUR SERVEI

El resultat del Servei, d'acord amb les premisses de costos plantejades anteriorment i prenent com a referència per al capítol d'ingressos la recaptació mitjana del servei d'arrossegament i dipòsit dels darrers anys, que sumaria un import de 425.000€ anuals, és el següent:

*taula 66 Balanç econòmic entre ingressos i despeses previstos per al futur servei d'arrossegament de vehicles i dipòsit municipal*

RESULTATS DEL FUTUR SERVEI	IMPORT
INGRESSOS	425.000,00 €
COSTOS	794.597,05 €
<b>DÈFICIT DEL SERVEI</b>	<b>- 369.597,05€</b>

## 6 ANÀLISI DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ DELS SERVEIS D'APARCAMENT REGULAT, GRUA I DIPÒSIT MUNICIPAL

### 6.1 CONSIDERACIONS JURÍDIQUES PRÈVIES

#### 6.1.1 *les competències municipals en matèria d'estacionament regulat i servei de retirada de vehicles*

L'increment de la circulació de vehicles de motor a les ciutats ha obligat els ajuntaments en els darrers anys a ordenar i regular la circulació per tal de garantir la seguretat de la població en general i dels conductors en particular i procurar, sempre que sigui possible, un ús equitatiu de l'espai públic, a través de reglaments i ordenances municipals que han desenvolupat els criteris bàsics de la normativa legal sobre circulació de vehicles. Així mateix, els municipis s'han anat dotant d'un conjunt de mesures de disciplina en matèria viària, a través de sancions i la retirada de la via pública d'aquells vehicles que no compleixen amb les normes d'estacionament i impedeixen el pas amb la creació de serveis municipals de grua

En el cas que ens ocupa, el d'un servei d'aparcaments públic i d'estacionament regulat, l'atribució material de competències s'efectua en la legislació bàsica i en la catalana de desenvolupament. En aquest sentit, l'article 25.2.g) LRBRL (sense que hagi quedat afectat per la LRSAL, Llei 27/2013, de 27 de desembre, de Racionalització i Sostenibilitat Local) estableix que, en els termes de la legislació estatal i autonòmica, tots els municipis hauran d'exercir competències pròpies en matèria de:

*"Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad".*

D'altra banda, l'article 66.3.b) del TRLMRL literalment afirma que els municipis tenen competències pròpies en matèria de:

*“L'ordenació del trànsit de vehicles i de persones en les vies urbanes”.*

Fent esment ara de la normativa sectorial aplicable, de vital importància per a conèixer l'abast real de la competència municipal, 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 regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social”.*

Sense oblidar que l'article 39.4 del mateix Text refós afegeix la competència municipal sobre:

*“El régimen de parada y estacionamiento en vías urbanas se regulará por ordenanza municipal, pudiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar el entorpecimiento del tráfico, entre ellas, limitaciones horarias de duración del estacionamiento, así como las medidas correctoras precisas, incluida la retirada del vehículo o su inmovilización cuando no disponga de título que autorice el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o exceda del tiempo autorizado hasta que se logre la identificación del conductor”.*

1. [Reial decret legislatiu 6/2015](#), de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, BOE 31-10-2015.
2. [Reglament general de circulació](#), aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre (dictat en execució de la DA 2a de la Llei 19/2001).
3. Altres normatives de trànsit:
  - [Reial decret 1055/2015](#), de 20 de novembre, pel qual es modifica el Reglament General de Conductors, aprovat pel Reial Decret 818/2009, de 8 de maig.
  - [Llei orgànica 6/1997](#), de 15 de desembre, de transferències de competències executives en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor a la comunitat autònoma de Catalunya (BOE núm. 300, de 16 de desembre). I la Llei 14/1997, de 24 de desembre, del Parlament de Catalunya, de creació del Servei Català de Trànsit (DOGC núm. 2548, de 31 de desembre). I el Reial decret 391/1998, de 13 de març, sobre el traspàs de serveis i funcions de l'Administració General de

l'Estat a la Generalitat de Catalunya en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor (BOE núm. 79, de 2 d'abril).

- Reial Decret 320/1994, de 25 de febrer, pel qual s'aprova el Reglament de procediment sancionador en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.
- Llei 16/1991, de 10 de juliol, reguladora de les policies locals de Catalunya.

En l'àmbit de la regulació del trànsit i la circulació, i a tall d'antecedents històrics pel que fa a la retirada del vehicles, fem referència al **Codi de circulació aprovat per Decret el 25 de setembre de 1934**, que ja en la seva exposició de motius, descrivia ja una situació curiosa: *“El incesante progreso de la industria del automóvil, la importancia adquirida por el transporte de viajeros y mercancías y el mejoramiento de nuestras vías públicas han aumentado la circulación de un modo insospechado (...)”*. En l'article 292.II i III preveia la immobilització del vehicle i, davant de determinats supòsits allà descrits **de forma imperativa**, preveia la retirada de vehicles de la via pública **i en cas d'altres supòsits la retirada potestativa**.

Més recentment, la **Llei de bases 18/1989, de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària**, en la seva Base Setena, incorporava, a les situacions d'obstaculització o pertorbació greu del trànsit, les situacions de condicions de greu perill per a la seguretat viària i sempre com a mesura potestativa, no obligatòria, facultava el trasllat del vehicle infractor als dipòsits municipals.

Les modificacions posteriors de la normativa fins a arribar a l'ara vigent –**article 105 del Text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre**– mantenen, en essència, els mateixos supòsits per retirar els vehicles de la via pública, actuació que es continua considerant una potestat de l'autoritat municipal i per tant subjecte a l'apreciació, cas per cas, per part de l'agent denunciant.

*Article 105. Retirada i dipòsit del vehicle.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**En l'àmbit del marc regulatori general de les administracions locals**, cal tenir present les normatives generals referides al règim jurídic que regula l'activitat de les administracions públiques locals, especialment la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local (LBRL) el Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya (TRLMRLC) i en el Decret 244/2007, de 6 de novembre, pel qual es regula la constitució i la demarcació territorial dels municipis, de les entitats municipals descentralitzades i de les mancomunitats de Catalunya.

En l'article 66.3b del Decret legislatiu 2/2003 TRLMRLC es reconeixen les **competències pròpies municipals d'ordenació i regulació del trànsit de vehicles i persones a la via pública**.

**Així mateix, l'article 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària**, estableix el següent:

*Corresponde a los municipios:*

*a) La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración.*



*b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

*c) La inmovilización de los vehículos en vías urbanas cuando no dispongan de título que habilite el estacionamiento en zonas limitadas en tiempo o excedan de la autorización concedida, hasta que se logre la identificación de su conductor.*

*La retirada de los vehículos de las vías urbanas y su posterior depósito cuando obstaculicen, dificulten o supongan un peligro para la circulación, o se encuentren incorrectamente aparcados en las zonas de estacionamiento restringido, en las condiciones previstas para la inmovilización en este mismo artículo. Las bicicletas sólo podrán ser retiradas y llevadas al correspondiente depósito si están abandonadas o si, estando amarradas, dificultan la circulación de vehículos o personas o dañan el mobiliario urbano.*

*Igualmente, la retirada de vehículos en las vías interurbanas y el posterior depósito de éstos, en los términos que reglamentariamente se determine.*

*d) La autorización de pruebas deportivas cuando discurran íntegra y exclusivamente por el casco urbano, exceptuadas las travesías.*

*e) La realización de las pruebas a que alude el artículo 5.o) en las vías urbanas, en los términos que reglamentariamente se determine.*

*f) El cierre de vías urbanas cuando sea necesario.*

*g) La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales.*

Per a dur a terme aquestes competències, **la Llei 16/1991, de 10 de juliol, de les policies locals de Catalunya** fixa les atribucions de les policies locals, que en l'àmbit que ens ocupa són les següents:

*Article 11*

*b) Ordenar, senyalitzar i dirigir el trànsit en el nucli urbà, d'acord amb el que estableixen les normes de circulació.*

*c) Instruir atestats per accidents de circulació esdevinguts dins el nucli urbà, en el qual cas han de comunicar les actuacions dutes a terme a les forces o els cossos de seguretat competents.*

Així mateix, l'article 7 estableix:

*En l'exercici de llurs funcions, els policies locals gaudeixen a tots els efectes de la condició d'agents de l'autoritat.*

*Per la seva banda, l'esmentada Llei de Trànsit i circulació de vehicles fixa al seu article 87 com es duran a terme les denúncies:*

*Denúncies*

*1. Els agents de l'autoritat encarregats de la vigilància del trànsit en l'exercici de les funcions que tenen encomanades han de denunciar les infraccions que observin quan exerceixin funcions d'aquesta naturalesa.*

## **6.2 CRITERIS COMPARATIUS DE LES DIFERENTES ALTERNATIVES DE GESTIÓ (DIRECTA VS INDIRECTA)**

### *6.2.1 Consideracions jurídiques. Les formes de gestió del serveis públics*

Tot i que com hem vist a l'inici del present informe, l'Ajuntament és l'Administració competent en matèria d'ordenació de la via pública i el trànsit dins el municipi, aquest fet no determina en cap cas quines són els fórmules de gestió dels mateixos, és a dir, si han de ser prestat de manera directa per l'Ajuntament per ell mateix o sota fórmules de creació d'ens de naturalesa pública, o bé si han de ser prestat de manera indirecta, per una societat "privada" seleccionada a través de les fórmules previstes en la legislació de contractes del sector públic. Es tracta d'una determinació que s'emmarca plenament en la potestat dels ens locals d'autoorganitzar-se, atenent això sí a l'interès públic. L'elecció del sistema és una decisió autònoma a la qual se li exigeix una demostració expressa, explícita i motivada de que s'escull la forma més convenient a l'interès general segons criteris de sostenibilitat, eficiència i bona administració dels recursos públics.

La decisió, tot i això, s'haurà de prendre d'acord amb els postulats de la legislació de règim local, en concret en l'article 85 LRBRL – a partir de la redacció donada per la LRSAL- que estableix que els serveis públics han de gestionar-se de la forma "més sostenible i eficient" d'entre les formes de gestió directa i indirecta existents, aspecte aquest que serà desenvolupat en el punt següent del nostre informe.

Així mateix, el Text refós de la Llei municipal i de Règim Local de Catalunya (TRLMC), article 249 del Decret Legislatiu 2/2003, estableix igualment que la facultat d'establir el sistema de gestió dels serveis públics correspon a la potestat d'autoorganització dels ens locals, partint de la premissa que aquests hauran de gestionar-se de la forma més sostenible i eficient.

6.2.2 *Gestió indirecta. La gestió indirecta de serveis públics en la Llei 9/2017 de contractes del sector públic (LCSP).*

En el cas que s'optés per continuar la prestació del servei a través de la gestió indirecta mitjançant concessió cal tenir en compte l'entrada en vigor, el passat 9 de març, de la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic (LCSP). La nova llei, per la qual es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les Directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014, efectua un canvi del tot rellevant, consistent en la desaparició del contracte de gestió de serveis públics, en les diverses modalitats que estaven previstes en la normativa anterior. Com es ressalta en el propi Preàmbul de la LCSP, *“(…) desaparece la figura del contrato de gestión de servicio público y, con ello, la regulación de los diferentes modos de gestión indirecta de los servicios públicos que se contenía en sede contractual en el artículo 277 del anterior texto refundido»*.

Aquest canvi afecta als ens locals, atès que l'article 85.2 LRBRL, en concret la seva lletra B, es refereix a la gestió 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”*.

La nova configuració del contracte de concessió de serveis implica que el servei no ha de ser necessàriament un servei públic, com sí se s'exigia en l'anterior contracte de gestió de servei públic regulat en el TRLCSP de 2011. La LCSP actual no defineix el contracte de concessió de serveis per la seva naturalesa prestacional, sinó pel seu contingut econòmic, atès que l'explotació dels serveis impliqui la transferència al concessionari de l'anomenat “risc operacional”.

Amb l'entrada en vigor de la nova LCSP i la derogació del contracte de gestió de serveis públics (i de llurs diverses modalitats), semblaria que la “nova” concessió de serveis passa a ser la modalitat única. Nogensmenys, la Disposició adicional vint-i-dosena de la LCSP atribueix el contracte de concessió de serveis (i d'obres) a societats d'economia mixta, com a variant dins les pròpies concessions.

En aquest cas en concret del municipi de Lleida, i d'acord amb la LCSP, el model de gestió indirecta analitzat seria el contracte de concessió de serveis, que detallarem a continuació.

#### **Contracte de concessió de serveis:**

Regulat en els articles 15, 29 i del 284 al 297 de la LCSP. És en l'art.15 on apareix definit com *“aquel en cuya virtud, uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contrapartida venga constituida bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio. El derecho de explotación de los servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional, en los términos señalados en el apartado cuarto del artículo anterior.”*

A través d'aquesta modalitat contractual es transfereix a una persona física o jurídica la gestió d'un servei assumint aquesta el risc econòmic de l'activitat concedida. Amb risc econòmic s'entén risc de demanda, d'oferta o ambdós, que serà el risc de que la prestació del servei no s'ajusti a la demanda o oferta esperada/estimada.

Al mateix temps, l'article 284.1, estableix que *“1. La Administración podrá gestionar indirectamente, mediante contrato de concesión de servicios, los servicios de su titularidad o competencia siempre que sean susceptibles de explotación económica por particulares. (...)”*.

El procediment de preparació i adjudicació de la concessió de servei públic que està recollit en els articles de la LCSP estableix que amb caràcter previ, s'ha d'establir un règim jurídic declarant expressament que l'activitat queda assumida per l'Administració respectiva com a pròpia de la mateixa atribuint-li les competències administratives, determinant l'abast de les prestacions i regulant els aspectes de caràcter jurídic, econòmic i administratiu relatiu a la prestació del servei, incorporant si escau el corresponent avantprojecte d'explotació i de les obres precises i els plecs de condicions econòmic administratives i tècniques del contracte.

Les característiques bàsiques d'aquesta modalitat de contractació són:

- a) **Durada.** Segons l'establert en l'art 29 de la LCSP la durada del contracte es calcularà en funció dels serveis que constitueixin el seu objecte i si sobrepassen els 5 anys, la durada màxima no podrà excedir del temps que es calculi raonable perquè el concessionari recuperi les inversions realitzades per l'explotació del servei, juntament amb un rendiment sobre el capital invertit, tenint en compte les inversions necessàries realitzades per assolir els objectius contractuals específics. Aquest article estableix també uns màxims per aquest contracte i els motius taxats pels quals es pogués ampliar els terminis marcats en el Plec (un 15% per restablir l'equilibri econòmic)

- b) **El risc operacional** correspon al contractista. (Art. 285.1 c)
- c) **La tramitació de l'expedient anirà precedida de la realització i aprovació d'un estudi de viabilitat** o, en el seu cas, de viabilitat econòmica-financera. (Art. 285.2)
- d) En el seu cas, **s'hauria d'elaborar i aprovar l'avantprojecte de construcció i explotació de les obres que resultin precises**, amb especificació de les prescripcions tècniques relatives a la seva realització a més a més de la redacció, supervisió, aprovació i replanteig del corresponent projecte de les obres.

Les concessions podran adjudicar-se directament a una societat d'economia mixta en la qual concorri majoritàriament capital públic amb capital privat, sempre que l'elecció del soci privat s'hagi efectuat de conformitat amb les normes establertes en aquesta Llei per l'adjudicació del contracte l'execució del qual constitueixi el seu objecte, i sempre que no s'introdueixin modificacions en l'objecte i les condicions del contracte que es van tenir en compte en la selecció del soci privat.

L'apartat a) es podrà traduir en que ja no serà l'Ajuntament el qual decideixi de manera unilateral la durada del contracte, sinó que aquesta vindrà determinada pel que regeix l'article 29 de la LCSP.

Pel que fa al risc operacional de l'apartat b), tot i que la concessió està definida pel principi de risc i ventura, també cal tenir en compte l'existència del que es denomina equilibri econòmic de la concessió en relació amb el dret del concessionari a la retribució.

La característica definitòria del contracte de concessió, i com ja hem avançat en les línies precedents, **és la transferència al contractista del risc operacional**. És rellevant destacar que, en la seva conformació tradicional, el contracte de gestió indirecta de serveis públics es caracteritza, precisament, pel seu objecte, el servei públic, que posseeix uns perfils molt determinats en el Dret espanyol.

La LCSP considera, en el seu article 14, que el concessionari assumeix un risc operacional quan no estigui garantit que, en condicions normals de funcionament, el mateix vagi a recuperar les inversions realitzades ni a cobrir els costos en què hagués incorregut a conseqüència de l'explotació de les obres que siguin objecte de la concessió. La part dels riscos transferits al concessionari ha de suposar una exposició real a les incerteses del mercat que impliqui que qualsevol pèrdua potencial estimada en què incorri el concessionari no és merament nominal o menyspreable.

A tenor de l'anterior, perquè sigui legalment possible la figura del contracte de concessió de serveis, **és condició *sine qua non* que es produeixi l'efectiva translació del risc operacional des de l'Administració contractant al concessionari.**

És a dir, el risc operacional suposa que el concessionari no té assegurat un benefici per la gestió del servei, que es tradueix en la possibilitat real que incorri en guanys inferiors a les previstes per ell i, fins i tot, a pèrdues econòmiques.

El concepte de risc operacional està íntimament lligat a la naturalesa explotable del servei objecte del contracte de concessió. Entre els aspectes que formen part del risc operacional transferit al concessionari en els serveis d'explotació dels aparcaments públics regulats i altres serveis associats es trobarien els següents:

1. Risc d'un desajustament entre l'oferta i la demanda dels serveis, especialment en sectors amb alta visibilitat i percepció ciutadana com són els vinculats a la mobilitat urbana, on els canvis en la regulació tenen un impacte important en els desplaçaments privats i en la demanda dels aparcaments de pagament.
2. Risc que els ingressos no cobreixin íntegrament les despeses d'explotació. Bé per una variació dels ingressos deguda a un descens en l'activitat o bé per una variació de les despeses d'explotació si s'alteren els elements que ho integren, o si es donen increments en les partides que componen aquestes despeses.
4. Riscos deguts a la variació de les característiques tècniques del servei i als avanços tecnològics que es vegi obligat a implantar.

### 6.2.3 *Gestió directa*

Les formes de gestió directa del servei públic es caracteritzen perquè la titularitat de la competència i el seu exercici recau en mans públiques, i podem dir que els riscos associats a l'exercici de l'activitat també, en tant en quant és l'ens local qui assumeix i centralitza el servei i exerceix de manera exclusiva **les potestats de direcció, programació, supervisió i control de la prestació**. Les formes de gestió directa es diferencien en dos grans tipus, això és, o bé la prestació del servei el fa directament la mateixa Administració amb els seus serveis municipals o bé crea un ens diferent i especialitzat per a fer-ne la gestió. En el primer supòsit parlem de "gestió pública indiferenciada". En els altres supòsits es crea un ens amb personalitat jurídica que té per objecte determinat la prestació d'un o més serveis públics i que es pot regir o bé per normes de dret públic o bé per normes de dret privat depenent de la seva forma jurídica. Així,

l'organisme autònom és un ens que es regeix pel dret públic, mentre que la resta regeixen per dret privat.

El vigent article 85.2 de la LRBRL –a partir de la redacció donada per la LRSAL– preveu el següent:

*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 (EL)*

*b) Organismo autónomo local. (OA)*

*c) Entidad pública empresarial local. (EPEL)*

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

*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.*

És a dir, les formes de gestió directa del servei públic es caracteritzen perquè la responsabilitat de l'exercici de la competència municipal recau en mans públiques, de tal manera que els riscos associats a l'exercici de l'activitat també, en tant en quan és l'ens local qui assumeix i centralitza el servei i exerceix de manera exclusiva les potestats de direcció, programació, supervisió, operativa i control de la prestació.

### **6.3 LA PRINCIPAL DIFERÈNCIA ENTRE LA GESTIÓ DIRECTA I LA INDIRECTA**

Com ja hem ressaltat amb anterioritat en la descripció de les principals característiques del model de gestió indirecta, la diferència ve determinada per qui assumeix el risc de l'explotació i del servei en general, tant de caire operatiu com econòmic i financer, en els termes que s'han esmentat en un altre punt d'aquest informe. En el cas de gestió directa el risc operacional queda en mans de l'Administració, això és que assumeix també el pes de la coordinació, la decisió sobre

les inversions i la relació directa amb la ciutadania, a més de les eventualitats de caire operatiu i tecnològic que es poden donar en la prestació del servei en qüestió, ara i en el futur, però per contra també assumeix la ventura i els possibles guanys i beneficis que es puguin derivar de l'explotació d'aquest, que li revertirien de manera directa i que, com hem vist en el capítol 4.2, són guanys quantiosos.

La gestió directa sense ens mercantil i sense la col·laboració amb un tercer a través de contractes de serveis, és a dir a través del mitjans propis de l'Entitat Local, implicaria que la nova inversió que requereix el servei hauria de ser finançada per l'Ajuntament. Això pot suposar en un primer moment, en l'any d'assumpció de la prestació, un fort impacte en les finances municipals, encara que òbviament es pot rescabalar a través del cobrament de les taxes del servei i de fórmules de finançament extern, a més de possibles aportacions de fons del propi Ajuntament per cobrir costos en casos de serveis clarament deficitaris –com pot ser el de retirada de vehicles mitjançant la grua- mentre que en el cas de la Concessió-gestió indirecta és el concessionari qui assumeix aquesta inversió com a pròpia i es fa càrrec del seu finançament sense implicar en cap moment a l'Administració.

Aquest és un element imprescindible per a tenir en compte per a determinar el model de gestió. La gestió directa per mitjans propis en cas de serveis que requereixen inversions, tant de primer establiment (parquímetres, senyalització horitzontal i vertical, sistemes de control i vigilància, sistemes de pagament i recaptació...) com de manteniment, en el cas de la zona blava, i d'adquisició de grues, maquinària i altres estris, en el cas del servei de retirada de vehicles de la via pública, així com una actualització constant per incorporar les darreres novetats tecnològiques, suposa un cost addicional que ha d'afrontar l'Administració.

Així mateix, i en aquest context comparatiu general sobre despeses de gestió, en aquesta modalitat de prestació directa també hauria de fer front a nous costos, més enllà de les inversions inicials ja esmentades, com l'IVA suportat en l'adquisició de béns, maquinària, combustible i altres serveis que és més elevat; els costos de creació d'una nova estructura administrativa per a gestionar i dirigir la plantilla de treballadors i personal que s'hauria de subrogar o el pagament de despeses ordinàries d'explotació, a més dels costos laborals, tant els directes com els indirectes per l'assimilació del conveni laboral, si escau, l'increment dels passius laborals contingents i l'impacte de l'absentisme o altres costos derivats del lloguer o compra d'oficines, magatzems, entre d'altres.

En contraposició, una gestió directa a través de mitjans propis pot suposar un estalvi econòmic equivalent a la suma dels tres conceptes següents: els beneficis privats que obté l'operador



privat i que en aquest supòsit ja no es contemplarien; el percentatge de despeses generals que l' Ajuntament s'estalviaria i el d'IVA suportat i no deduïble.

#### **6.4 REFLEXIONS SOBRE LA POTESTAT MUNICIPAL D'ELECCIÓ DE LA MODALITAT DE GESTIÓ.**

El fet que les corporacions locals puguin escollir entre les diferents modalitats de gestió dels serveis s'ha configurat tradicionalment com a discrecional, com una facultat decisòria que tendeix a situar-se en l'òrbita de les potestats d'autoorganització. N'és un bon exemple l'article 30 RSCL, ja citat, quan es refereix a que *“las Corporaciones locales tendrán plena potestad para constituir, organizar, modificar y suprimir los servicios de su competencia”*. A aquesta decisió se li reconeixia una àmplia discrecionalitat, sense que ni tan sols s'exigís en l'ordenament local que fos motivada. Les úniques limitacions existents consistien en unes poques prohibicions explícites, en un sentit de vinculació negativa a la llei.

La reforma operada per la LRSAL ha extremat els rigors en la fase d'iniciativa i ha introduït per primer cop limitacions substancials en l'elecció de les modalitats de gestió. Al primer aspecte ens hi hem referit en l'apartat anterior. Pel que fa al segon, que ara tractem, sovint s'afirma en seu doctrinal que la discrecionalitat tradicional ha estat desplaçada per una regulació dominada per principis jurídics i conceptes jurídics indeterminats, de manera que la vinculació negativa cedeix el pas a un sistema de vinculació positiva a la llei.

Sistemàticament parlant, les determinacions legals que regeixen i condicionen la decisió sobre els modes de gestió dels serveis públics poden ser generals, afectant a qualsevol modalitat, o específiques, per a determinats modes de gestió.

En primer lloc, i amb caràcter general, el mode de gestió que s'adopti ha de ser el més sostenible i eficient d'entre els que ofereix la legislació. Així s'afirma en la primera disjuntiva que es presenta per als ens locals, entre la gestió directa i la indirecta. Les exigències de la sostenibilitat i de l'eficàcia semblen decantar la decisió vers la gestió indirecta. Així ho considerarà la Comissió Nacional de la Competència, en el seu Informe (de 13 de març de 2003) sobre l'avantprojecte de la LRSAL, afirmant que el text:

*“[...] debería establecer que las entidades locales opten por fórmulas de gestión indirecta que permitan la prestación privada. Al mismo tiempo, debe asegurarse la revisión periódica del prestador tras el plazo contractual mínimo necesario para asegurar la viabilidad económica de dicha gestión. Esta opción resulta preferible para la competencia y la eficiencia frente a la constitución de entidades instrumentales de capital público o mixto.”*

En qualsevol cas, existeix un mandat legal d'optimització: cal optar per la modalitat de gestió més sostenible i eficient, d'acord amb la regulació actualment vigent. La presència de conceptes jurídics indeterminats permet el control judicial de la decisió, en el sentit que només una opció s'ajustaria a aquest mandat general d'optimització, i per tant seria revisable judicialment. En aquest sentit, i encara que no estigui situat en l'àmbit estricte de les facultats d'opció entre els diversos modes de gestió, observem com l'article 86.3 LRBRL puntualitza que l'Administració de l'Estat podrà impugnar els actes i actors previstos en el mateix article *“cuando incumplan la legislación de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”*.

Com sabem, aquests conceptes procedeixen de la legislació d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat, que té el seu origen en la reforma constitucional de l'article 135 CE, en funció de la seva adaptació a l'article 126 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea, entre altres. La Llei Orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat financera estableix en el seu article 4 que *“se entenderá por sostenibilidad financiera la capacidad para financiar compromisos de gasto presentes y futuros dentro de los límites de déficit, deuda pública y morosidad de deuda comercial conforme a lo establecido en esta Ley, la normativa sobre morosidad y en la normativa europea”*.

En qualsevol cas, l'orientació de la LRBRL vers la sostenibilitat i l'eficiència marca una implícita però inequívoca predilecció per les modalitats de la gestió indirecta sobre les de gestió directa de la pròpia entitat local, sobre la qual tornarem al final d'aquest apartat.

En segon lloc, i amb caràcter particular, la llei va més enllà i fixa uns criteris de prelación entre les modalitats de gestió directa. Després de la reforma operada per la LRSAL, la LRBRL es mostra renuent respecte de les fórmules que comporten la creació, com a ens gestor, d'una persona jurídica subjecta al dret privat. Es tracta de les opcions recollides a l'article 85.2, lletra A), lletres c) i d), això és, la gestió per Entitat pública empresarial local i per Societat mercantil local, respectivament. Opcions que poden triar els municipis mitjançant un expedient en què una memòria (a banda de la justificació de l'assessorament rebut) haurà de justificar que aquestes fórmules resulten més sostenibles i eficients que les fórmules centralitzades i plenament subjectes al dret públic que es contempen a les lletres a) i b), això és, la gestió per la pròpia Entitat local i la gestió per Organisme autònom local, respectivament. En aquest sentit, la llei es refereix a la valoració específica de *“criterios de rentabilidad económica y recuperación de la inversión”*.

Per més que les modalitats de gestió que la legislació ofereix per a la gestió directa dels serveis són les mateixes que figuraven en la legislació anterior, la discrecionalitat per a decidir entre

elles es redueix significativament en establir la LRSAL unes exigències procedimentals que imposen determinades valoracions, quan es tracta d'optar per la creació de nous ens diferenciats especialment:

- En l'expedient haurà de constar la Memòria justificativa, on s'expliciten els assessoraments rebuts, que es faran públics.
- En la memòria, que s'elevà al Ple perquè l'aprovi, s'inclouran els informes que facin referència als balanços econòmics del servei.
- Es recollirà l'Informe de l'Interventor local, que valorarà la sostenibilitat financera i l'eficiència de les propostes plantejades per a l'elecció, d'acord amb el que preveuen els articles 4 i 7 de la Llei Orgànica 2/2012, de 27 de abril, d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera.

Vol dir tot això que l'elecció de la forma de gestió ja no és una decisió d'autoorganització o, encara més, que no existeix el dret dels governs locals a decidir la forma de gestió, en el marc de la llei?

Per tal de donar resposta a aquests interrogants podríem referir-nos en primer terme a la posició del Tribunal Constitucional, en la ja citada Sentència 41/2016, la primera que es pronunciava sobre la reforma efectuada per la LRSAL, quan va afirmar la constitucionalitat de la preferència de gestió per la mateixa Entitat Local o els seus Organismes Autònoms, per davant de la realitzada mitjançant entitats públiques empresarials o societats mercantils locals, tal com ha estat efectuada per la nova regulació. Amb relació a l'autonomia local, el Tribunal Constitucional afirma que està salvaguardada, ja que la nova regulació de l'article 85.2 "*condiciona la autonomia local, però no la vulnera en absolut, ja que los Entes Locales conservan amplios espacios de opción organizativa*". La finalitat d'aquesta nova redacció de l'article 85.2 LRBRL — diu el TC—, és "*evitar la proliferación de personificaciones instrumentales o, más precisamente, asegurar la sostenibilidad financiera i la eficiencia de las que se creen*".

En realitat, les paraules del Tribunal ara recollides expressen amb prou claredat que les anàlisis que acreditin l'elecció de l'alternativa òptima per a l'interès general han de ser rigoroses, i, per tant, així han de ser les Memòries que es redactin i la motivació que s'efectuï, sustentades en dades objectives que avalin l'elecció.

De la mateixa manera que defensem el rigor de les anàlisis, però, també diem que, en darrera instància, les valoracions objectives no sempre ho poden resoldre tot i que entren en joc els valors i el dret de les Corporacions democràticament escollides a aplicar els seus programes, particularment quan es veuen obligades per llei a la prestació d'un servei públic, considerat en

alguns casos, a més, com a essencial. A més, son força les tesis de prestigiosos juristes de l'àmbit administratiu que advoquen per un concepte més eclèctic del principi d'eficiència en la gestió, explotació i/o contractació de serveis públics, en el sentit que “cal posar l'accent en la idea de l'eficiència social, en tant en quant l'eficiència també és qualitat i equitat social en la prestació pública” (José Maria Gimeno Feliu, Catedràtic de Dret Administratiu, Universitat de Saragossa)

En tot cas, un ajuntament ha de disposar d'un cert marge d'elecció per decidir si gestiona de forma directa o indirecta els serveis públics dels quals n'és titular. Sota el pretext de determinats preceptes legals o d'un conjunt de requeriments procedimentals no es pot obligar que tot segueixi d'una determinada manera, per la simple força dels fets o del precedent administratiu. En aquest sentit, la molt coneguda Interlocutòria 32/2017, de 18 d'abril, del Jutjat del Contenciós nº 4 de Valladolid, quan va denegar la suspensió de l'acord de remunicipalització del cicle de l'aigua, fa referència al caràcter polític, i no estrictament administratiu, de la decisió municipal:

*“La elección implica una decisión administrativa, pero también una de política, vinculada al carácter democrático de los Ayuntamientos. La que corresponde a la Corporación gobernada por quien, una vez celebradas las elecciones, ha obtenido la mayoría suficiente para adoptar las decisiones administrativas correspondientes sobre la gestión del servicio público y hacer efectivas las opciones con que ha concurrido a las elecciones locales. Este interés de la Corporación necesariamente se ha de tener en cuenta porque es -como se ha dicho- consubstancial al régimen democrático aplicable a los Ayuntamientos”.*

## **7 ANÀLISI ECONÒMICA COMPARATIVA DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ EN EL CAS DELS SERVEIS D'ESTACIONAMENT REGULAT (ZONA BLAVA) A LLEIDA**

A partir dels tres escenaris d'explotació plantejats i desenvolupats en l'apartat 5.1, es desenvolupa el model comparatiu per al servei d'estacionament regulat a la ciutat de Lleida amb gestió directa i gestió indirecta, incorporant balanços comparatius entre les diverses formes de gestió, això és dins la gestió directa (per la pròpia entitat local o organisme autònom o través d'ens personificats i, concretament, a través de Societat Mercantil Local, tot descartant en aquesta anàlisi l'Epel) i dins la gestió indirecta, la concessió de serveis.

Es planteja una metodologia d'anàlisi per tal de determinar la viabilitat del projecte en cadascun dels 3 escenaris d'explotació plantejats en funció de la modalitat de gestió que finalment s'implanti i que s'explica a continuació. Es tracta, per tant, de definir la rendibilitat que tindria

cada modalitat en funció de qui presta del servei a partir de paràmetres comparatius de cara a acreditar la millor forma de prestació als efectes previstos en la legislació vigent en tot allò que fa referència a l'eficiència, però també a efectes de l'interès general. És a dir, cercar la forma de gestió capaç de prestar el servei de la forma més sostenible, amb els estàndards de qualitat definits per l'Ajuntament, al menor cost possible per a l'Administració i, per definició, per al ciutadà, com a prova d'eficiència.

El model elaborat per a **la valoració del projecte es basa en el descompte de Fluxos de Caixa**, el que permet oferir una aproximació del valor creat durant un cert període de temps. L'aplicació d'aquesta metodologia suposa que el valor de qualsevol actiu és una funció de la dimensió dels fluxos de caixa que genera, del temps durant el qual genera aquests fluxos de caixa i del nivell de risc associat a la generació dels mateixos.

De la projecció del flux de caixa es calcularà el **Valor Actual Net (VAN)** del projecte, a partir del qual es valorarà la viabilitat del mateix. Es planteja, doncs, un cop definits els costos operatius, una anàlisi detinguda dels fluxos de caixa necessaris per un període de 10 anys de prestació del servei.

Aquestes serien algunes de les premisses generals que s'han tingut en compte:

- En la redacció de l'estudi d'alternatives de gestió no s'ha considerat, per a cap dels supòsits, l'impacte de l'Impost de Societats, donat que penalitzaria en excés el model de gestió indirecta en el cas específic de la zona blava a més que es tracta d'impost que es paga en funció de tots els serveis i negocis que gestiona l'empresa en qüestió, difícil quantificable per tant. En el cas de les empreses públiques, a més, cal considerar que tindria una bonificació del 99%. En tot cas, i a tots els efectes, en els estudis d'anàlisis de models es tenen en compte les partides directament vinculades amb l'explotació del servei específic, és a dir els ingressos del servei, els costos directes i indirectes de l'explotació i les amortitzacions vinculades a les inversions necessàries.
- IVA: En la gestió indirecta la retribució de la concessionària (un cop es defineixi en l'Estudi de Viabilitat preceptiu la forma en què es materialitzarà aquest contracte de concessió, amb la justificació del risc operacional corresponent) es veurà incrementada en un 21%, circumstància que no es dona en els models de gestió directa.
- En el model de gestió indirecta, no s'analitza específicament la concessió actual d'Eysa, sinó que s'analitza la concessió com a modalitat de gestió del servei per a poder comparar-la amb les diferents formes de gestió que contempla la llei, partint de la premissa que no s'han de mantenir els termes de la concessió actual en un futur (tenint

en compte, a més, les limitacions de l'actual contracte i el nou marc que estableix la nova llei de contractes). En aquest context, considerem pertinent explicar que en el model concessional no es considera explícitament l'actual sistema de retribució al concessionari, donat que amb el contracte vigent (i amb la majoria de concessions antigues) se li garanteix sempre un ingrés que li retribueix no només els costos sinó el marge de benefici de l'activitat, sense mecanismes que incentivin la reducció de costos i la gestió eficient que persegueix la normativa i la bona administració dels recursos públics. En analitzar el model de concessió en l'estudi de models que es desenvolupa a continuació, es pretén traslladar de manera més efectiva el risc operacional a l'operador per tal d'incentivar l'optimització de costos. En canvi, en el cas de prestació directa, aquesta no està presidida per l'ànim de lucre, per quin motiu no té sentit el concepte de retribució de la gestió, entès com a benefici del prestador del servei. Això no obstant, el prestador directe, per bé que no persegueixi un marge de benefici industrial, ha de garantir a través dels ingressos del servei la cobertura, no només dels costos d'exploració, sinó també del cost de l'eventual finançament i l'excedent que sigui necessari per a proporcionar els fluxos de caixa necessaris que garanteixin la viabilitat del projecte.

- En l'estudi de models no es pretén, ni és objecte del mateix, fixar els termes i condicions d'una eventual concessió futura del servei, ja que l'objectiu del present estudi i encàrrec a **PWACS** és la determinació de la forma de gestió del servei que sigui més eficient i sostenible en la seva globalitat.
- En relació al càlcul i tractament de les inversions i dels costos d'exploració, s'ha considerat per a totes les alternatives de gestió analitzades el preu de cost, i per tant no es poden comptabilitzar ni quantificar els possibles beneficis per economies d'escala en cas de gestió indirecta, a l'igual que no es pot calcular el possible benefici en la gestió directa en cas de compra –mitjançant licitació pública, amb concurrència i previsible baixes- de determinada maquinària i equips tècnics i tecnològics de forma directa al fabricant. Tot i això, son paràmetres que sí es tenen en compte en la comparativa global d'altres variables. En aquest sentit, i com a premissa important, cal afirmar que hom no pot considerar que els costos inherents a la prestació del servei tinguin res a veure amb la forma de prestació del mateix ja que això podria desvirtuar i la necessària comparació amb criteris fonamentat i sense prejudicis previs sobre l'eficàcia d'una o altra forma de gestió.

- Personal: S'ha partit de la informació sobre els costos de personals de l'empresa facilitats per l'ajuntament en el moment de redacció del present informe, en el benentès que en el moment finalització de l'actual contracte el llistat de personal subrogable haurà de ser actualitzat i verificat, d'acord amb les normatives laborals vigents. En el cas de gestió directa per EL/OA es considera que aquesta partida es veurà incrementada en un 15% per la dedicació parcial de part del personal de l'Ajuntament de Lleida (seguiment de concessions, serveis tècnics i mobilitat) i per la regularització dels costos laborals en la integració del personal a subrogar. A més, degut a la menor flexibilitat en quant als horaris laborals del personal de les entitats locals, en el cas de realitzar la gestió per part del mateix Ajuntament o d'un organisme autònom s'ha penalitzat el cost de personal, mentre que l'empresa pública considerada com a referent en aquest estudi, l'Empresa Municipal d'Urbanisme, ja compta amb una estructura pròpia de funcionament, amb personal directiu i altres professionals (disposa d'un àrea econòmica, una àrea jurídica i un àrea de patrimoni i habitatge, entre d'altres departaments). Tot i així s'imputa a aquest model un 10% en costos d'estructura.
- Altres: En el cas de models de concessió es considera pertinent contemplar un cànon variable per millores d'uns 50.000€ anual, en aquest cas, en tant que cost a imputar en el model de gestió indirecta. Es considera aquest cànon com una espècie de fons de reposició que el concessionari haurà de pagar anualment a l'ajuntament per tal de poder fer front a les necessitats d'inversió i/o reinversió de l'explotació durant la vigència del contracte o a altres imprevistos o urgències que puguin sorgir, més enllà de la rigidesa que suposa el fet que en la licitació d'un contracte de concessió cal preveure d'antuvi la totalitat de les inversions, que es solen realitzar a l'inici, als efectes de determinar les amortitzacions i el període de recuperació d'aquestes, circumstància que dificulta l'assumpció de necessitats de noves inversions no previstes. Es pot considerar, a més, com a criteri de participació de l'ens concedent en el resultat econòmic del servei concedit.

## **7.1 HIPÒTESI 1 D'EXPLOTACIÓ. MODEL DE GESTIÓ DIRECTA:**

### *7.1.1 ENTITAT LOCAL/ ORGANISME AUTÒNOM*

El personal indirecte és superior ja que es preveu més implicació de l'Administració, i es calcula en fins a un 15%.

Es considera, com ja hem fet referència, com una despesa l'IVA que l'administració ha de suportar de les despeses generals.

*Taula 67 Estimació de costos en gestió directa EL/OA a partir hipòtesi 1 d'exploració*

<b>COSTOS EL/OA</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	762.736,47 €
Personal indirecte	114.410,47 €
Despeses directes explotació	202.684,00 €
Despeses indirectes 10%	20.268,40 €
Iva no deducible	45.560,00 €
Amortitzacions	157.835,43 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.303.494,77 €</b>

#### -CASH FLOW

D'acord amb l'evolució dels ingressos a partir de la mitjana dels darrers anys, considerem uns ingressos totals anuals de 4.500.000€ i els mantenim fixes durant l'estudi de l'evolució del servei durant 10 anys.

*Taula 68 Evolució dels ingressos dels servei d'aparcament regulat en els darrers 3 anys*

<b>APARCAMENT REGULAT</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
RECAPTACIÓ	4.600.244,15 €	4.478.568,59 €	4.508.481,96 €

Partint dels ingressos establerts i de les inversions inicials amb IVA inclòs, donada la no desgravació de l'impost (taxa exempta de tributació), establím els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base),

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'exploració.



Taula 69 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa EL/OA en la hipòtesi 1 d'exploració

HIPÒTESI 1 EL/ OA	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
INGRESSOS	4.500.000,00€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000 €	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>
DESPESES	1.145.659,35 €	1.165.887,41€	1.186.493,18€	1.207.483,95€	1.228.867,14€	1.250.650,33€	1.272.841,25 €	1.295.447,76€	<b>1.318.477,9€</b>	<b>1.341.939,85 €</b>
Personal	877.146,94 €	894.689,88 €	912.583,68€	930.835,35€	949.452,06€	968.441,10€	987.809,92 €	1.007.566,12€	<b>1.027.717,4€</b>	<b>1.048.271,79 €</b>
Despeses explotació	268.512,40 €	271.197,53 €	273.909,50€	276.648,60€	279.415,08€	282.209,24€	285.031,33 €	287.881,64 €	<b>290.760,46 €</b>	<b>293.668,06 €</b>
INVERSIÓ	- 1.371.383,75 €					- 273.762,50€				
FLUXOS DE CAIXA	1.982.956,90 €	3.334.112,59 €	3.313.506,82€	3.292.516,05€	3.271.132,86€	2.975.587,17€	3.227.158,75 €	3.204.552,24€	<b>3.181.522,10 €</b>	<b>3.158.060,15 €</b>
VAN	18.725.064,87 €									
Taxa descompte	10%									

### 7.1.2 EMPRESA PÚBLICA (SOCIETAT MERCANTIL LOCAL)

Els costos de personal indirectes serien del 10% i apliquem l'IVA com a cost.

*Taula 70 Estimació de costos de Personal en gestió directa a través SML en la hipòtesi 1 d'exploració*

<b>COSTOS SML</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	762.736,47 €
Personal indirecte	76.273,65 €
Despeses directes explotació	202.684,00 €
Despeses indirectes 10%	20.268,40 €
Iva no deduïble	45.560,00 €
Amortitzacions	157.835,43 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.265.357,96 €</b>

#### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials amb IVA inclòs donada la no desgravació del impost (taxa exempta de tributació), establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'exploració.

Taula 71 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa a través SML en la hipòtesi 1 d'exploració

HIPÒTESI 1 SML	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>
<b>DESPESES</b>	<b>1.107.522,52€</b>	<b>1.126.987,85€</b>	<b>1.146.815,63€</b>	<b>1.167.012,85€</b>	<b>1.187.586,62€</b>	<b>1.208.544,20€</b>	<b>1.229.892,99€</b>	<b>1.251.640,54€</b>	<b>1.273.794,53€</b>	<b>1.296.362,82€</b>
Personal	839.010,12€	855.790,32€	872.906,13€	890.364,25€	908.171,53€	926.334,96€	944.861,66€	963.758,90€	983.034,08€	1.002.694,76€
Despeses explotació	268.512,40€	271.197,53€	273.909,50€	276.648,60€	279.415,08€	282.209,24€	285.031,33€	287.881,64€	290.760,46€	293.668,06 €
<b>INVERSIÓ</b>	<b>- 1.371.383,75€</b>					<b>- 273.762,50€</b>				
<b>FLUXOS DE CAIXA</b>	<b>2.021.093,73€</b>	<b>3.373.012,15€</b>	<b>3.353.184,37€</b>	<b>3.332.987,15€</b>	<b>3.312.413,38€</b>	<b>3.017.693,30€</b>	<b>3.270.107,01€</b>	<b>3.248.359,46€</b>	<b>3.226.205,47€</b>	<b>3.203.637,18€</b>
<b>VAN</b>	<b>18.977.733,19€</b>									
Taxa descompte	10%									

## 7.2 HIPÒTESI 1 D'EXPLOTACIÓ. MODEL DE GESTIÓ INDIRECTA (CONCESSIÓ)

No es preveu despesa específica per personal indirecte ja que aquestes es consideren incloses en les despeses generals de l'empresa.

Es preveu un cànon variable per millores que s'estableix en les concessions.

*Taula 72 Estimació costos en alternativa gestió indirecta amb hipòtesi 1 d'explotació*

<b>COSTOS CONCESSIÓ</b>	<b>IMPORT</b>
Personal	762.736,47 €
Personal indirecte	
Despeses directes explotació	202.684,00 €
Despeses indirectes 10%	20.268,40 €
Iva no deduïble	
Cànon variable per millores	50.000,00 €
Amortitzacions	130.442,50 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.166.131,37 €</b>
Desp Grals	93.290,51 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.259.421,88 €</b>

### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials IVA exclòs establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'explotació.

Taula 73 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió indirecta en la hipòtesi 1 d'exploració

HIPÒTESI 1 CONCESSIÓ	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€
<b>DESPESES</b>	1.128.979€	1.147.897€	1.167.155€	1.186.762 €	1.206.724 €	1.227.048 €	1.247.739 €	1.268.806 €	1.290.256 €	1.312.095€
Personal	762.736€	777.991€	793.551 €	809.422 €	825.610 €	842.123 €	858.965 €	876.144 €	893.667 €	911.541€
Despeses explotació	366.243€	369.905€	373.604 €	377.340 €	381.114 €	384.925 €	388.774 €	392.662 €	396.589 €	400.554€
<b>INVERSIÓ</b>	- 1.078.175€					- 226.250€				
FLUXOS DE CAIXA	2.292.846€	3.352.103€	3.332.845 €	3.313.238 €	3.293.276 €	3.046.702 €	3.252.261 €	3.231.194 €	3.209.744 €	3.187.905€
<b>VAN</b>	<b>19.153.009€</b>									
Taxa descompte	10%									

### 7.3 HIPÒTESI 2 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ DIRECTA

#### 7.3.1 ENTITAT LOCAL/ORGANISME AUTÒNOM

El personal indirecte és superior ja que es preveu més implicació de l'Administració, fins a un 15%.

Es considera una despesa l'IVA que l'administració ha de suportar de les despeses generals.

*Taula 74 Estimació de costos en model de gestió directa EL/OA amb hipòtesi 2 d'explotació*

<b>COSTOS EL/OA</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	1.176.076,67 €
Personal indirecte	176.411,50 €
Despeses directes explotació	204.440,00 €
Despeses indirectes 10%	20.444,00 €
Iva no deduïble	45.956,64 €
Amortitzacions	159.105,93 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.782.443,74 €</b>

#### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials amb IVA inclòs donada la no desgravació del impost (taxa exempta de tributació), establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 serà necessari més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'explotació.

Taula 75 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa EL/OA en la hipòtesi 2 d'exploració

HIPÒTESI 2 EL/OA	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €
<b>DESPESES</b>	1.623.338€	1.653.096 €	1.683.422 €	1.714.328 €	1.745.824 €	1.777.922€	1.810.634 €	1.843.971 €	1.877.947 €	1.912.573 €
Personal	1.352.488€	1.379.538 €	1.407.129 €	1.435.271 €	1.463.977 €	1.493.256€	1.523.121 €	1.553.584 €	1.584.655 €	1.616.349 €
Despeses explotació	270.850€	273.558 €	276.294 €	279.057 €	281.847 €	284.666€	287.512 €	290.387 €	293.291 €	296.224 €
<b>INVERSIÓ</b>	- 1.310.944€					- 280.115€				
<b>FLUXOS DE CAIXA</b>	1.565.718€	2.846.904 €	2.816.578 €	2.785.672 €	2.754.176 €	2.441.963€	2.689.366 €	2.656.029 €	2.622.053 €	2.587.427 €
<b>VAN</b>	<b>15.612.231€</b>									
Taxa descompte	10%									

### 7.3.2 EMPRESA PÚBLICA (SOCIETAL MERCANTIL LOCAL)

Els costos de personal indirectes serien del 10% i apliquem l'IVA com a cost.

*taula 76 Estimació de costos amb gestió directa a través SML en la hipòtesi 2 d'exploració*

<b>COSTOS SML</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	1.176.076,67 €
Personal Indirecte	117.607,67 €
Despeses directes explotació	204.440,00 €
Despeses indirectes 10%	20.444,00 €
Iva no deduïble	45.956,64 €
Amortitzacions	159.105,93 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.723.639,90 €</b>

#### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials amb IVA inclòs donada la no desgravació del impost (taxa exempta de tributació), establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'exploració.



Taula 77 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa a través SML en la hipòtesi 2 d'exploració

HIPÒTESI 2 SML	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>	<b>4.500.000 €</b>
<b>DESPESES</b>	<b>1.564.534€</b>	<b>1.593.116 €</b>	<b>1.622.243 €</b>	<b>1.651.925 €</b>	<b>1.682.173 €</b>	<b>1.712.998€</b>	<b>1.744.411 €</b>	<b>1.776.424 €</b>	<b>1.809.049 €</b>	<b>1.842.297€</b>
Personal	1.293.684€	1.319.558 €	1.345.949 €	1.372.868 €	1.400.326 €	1.428.332€	1.456.899 €	1.486.037 €	1.515.757 €	1.546.073 €
Despeses explotació	270.850€	273.558 €	276.294 €	279.057 €	281.847 €	284.666€	287.512 €	290.387 €	293.291 €	296.224 €
<b>INVERSIÓ</b>	<b>- 1.310.944€</b>					<b>- 280.115€</b>				
FLUXOS DE CAIXA	1.624.522€	2.906.884 €	2.877.757 €	2.848.075 €	2.817.827 €	2.506.887€	2.755.589 €	2.723.576 €	2.690.951 €	2.657.703 €
<b>VAN</b>	<b>16.001.824,76€</b>									
Taxa descompte	10%									

#### 7.4 HIPÒTESI 2 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ INDIRECTA

No es preveu personal indirecte ja que es consideren inclosos en el capítol de despeses generals, que ja contempla el benefici industrial.

Es preveu un cànon variable per millores que s'estableix en les concessions.

*Taula 78 Estimació de costos en el model de gestió indirecta amb la hipòtesi 2 d'explotació*

<b>COSTOS CONCESSIÓ</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	1.176.076,67 €
Personal indirecte	
Despeses directes explotació	204.440,00 €
Despeses indirectes 10%	20.444,00 €
Iva no deduïble	
Cànon variable per millores	50.000,00 €
Amortitzacions	131.492,50 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.582.453,17 €</b>
Despeses Generals	126.596,25 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.709.049,42 €</b>

#### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials IVA exclòs establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'explotació.

Taula 79 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió indirecta en la hipòtesi 2 d'exploració

HIPÒTESI 2 CONCESSIÓ	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€
<b>DESPESES</b>	1.450.961 €	1.477.231€	1.503.999€	1.531.275 €	1.559.069 €	1.587.390 €	1.616.248 €	1.645.655 €	1.675.621 €	1.706.157 €
Personal	1.176.077 €	1.199.598€	1.223.590 €	1.248.062 €	1.273.023 €	1.298.484 €	1.324.453 €	1.350.942 €	1.377.961 €	1.405.520 €
Despeses explotació	274.884 €	277.633€	280.409 €	283.213 €	286.045 €	288.906 €	291.795 €	294.713 €	297.660 €	300.637 €
<b>INVERSIÓ</b>	- 1.083.425 €					- 231.500€				
FLUXOS DE CAIXA	1.965.614 €	3.022.769€	2.996.001 €	2.968.725 €	2.940.931 €	2.681.110 €	2.883.752 €	2.854.345 €	2.824.379 €	2.793.843 €
<b>VAN</b>	<b>16.989.554,07€</b>									
Taxa descompte	10%									

## 7.5 HIPÒTESI 3 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ DIRECTA

### 7.5.1 ENTITAT LOCAL/ORGANISME AUTÒNOM

El personal indirecte és superior ja que es preveu més implicació de l'Administració, fins a un 15%.

Es considera una despesa l'IVA que l'administració ha de suportar de les despeses generals.

*Taula 80 Estimació de costos en model de gestió directa EL/OA amb hipòtesi 3 d'exploració*

<b>COSTOS EL/OA</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	1.176.076,67 €
Personal indirecte	176.411,50 €
Despeses directes explotació	214.040,00 €
Despeses indirectes 10%	21.404,00 €
Iva no deduïble	47.679,24 €
Amortitzacions	205.624,38 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.782.431,95 €</b>

#### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials amb IVA inclòs donada la no desgravació del impost (taxa exempta de tributació), establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'exploració.

Taula 81 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa EL/OA en la hipòtesi 3 d'exploració

HIPÒTESI 2 EL/OA	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €
<b>DESPESES</b>	1.635.611 €	1.665.492 €	1.695.943 €	1.726.973 €	1.758.596 €	1.790.822€	1.823.662 €	1.857.130 €	1.891.237 €	1.925.996 €
Personal	1.352.488 €	1.379.538 €	1.407.129 €	1.435.271 €	1.463.977 €	1.493.256€	1.523.121 €	1.553.584 €	1.584.655 €	1.616.349 €
Despeses explotació	283.123 €	285.954 €	288.814 €	291.702 €	294.619 €	297.565€	300.541 €	303.546 €	306.582 €	309.648 €
<b>INVERSIÓ</b>	- 1.813.881 €					- 309.155€				
FLUXOS DE CAIXA	1.050.508 €	2.834.508 €	2.804.057 €	2.773.027 €	2.741.404 €	2.400.023€	2.676.338 €	2.642.870 €	2.608.763 €	2.574.004 €
<b>VAN</b>	<b>15.060.329 €</b>									
Taxa descompte	10%									

### 7.5.2 EMPRESA PÚBLICA (SOCIETAL MERCANTIL LOCAL)

Els costos de personal indirectes serien del 10% i apliquem l'IVA com a cost.

*taula 82 Estimació de costos amb gestió directa a través SML en la hipòtesi 3 d'exploració*

<b>COSTOS SML</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	1.176.076,67 €
Personal Indirecte	117.607,67 €
Despeses directes explotació	214.040,00 €
Despeses indirectes 10%	21.404,00 €
Iva no deduïble	47.679,24 €
Amortitzacions	205.624,38 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.782.431,95 €</b>

#### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials amb IVA inclòs donada la no desgravació del impost (taxa exempta de tributació), establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'exploració.

Taula 83 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió directa a través SML en la hipòtesi 3 d'exploració

HIPÒTESI 2 SML	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
INGRESSOS	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €	4.500.000 €
DESPESES	1.576.808€	1.605.512 €	1.634.763 €	1.664.570 €	1.694.945 €	1.725.897€	1.757.440 €	1.789.583 €	1.822.339 €	1.855.720 €
Personal	1.293.684€	1.319.558 €	1.345.949 €	1.372.868 €	1.400.326 €	1.428.332€	1.456.899 €	1.486.037 €	1.515.757 €	1.546.073 €
Despeses explotació	283.123€	285.954 €	288.814 €	291.702 €	294.619 €	297.565€	300.541 €	303.546 €	306.582 €	309.648 €
INVERSIÓ	- 1.813.881 €					- 309.155 €				
FLUXOS DE CAIXA	1.109.312€	2.894.488 €	2.865.237 €	2.835.430 €	2.805.055 €	2.464.948€	2.742.560 €	2.710.417 €	2.677.661 €	2.644.280 €
<b>VAN</b>	<b>15.449.922,73€</b>									
Taxa descompte	10%									

## 7.6 HIPÒTESI 3 D'EXPLOTACIÓ. MODELS DE GESTIÓ INDIRECTA

No es preveu personal indirecte ja que es consideren inclosos en les despeses generals i benefici industrial.

Es preveu un cànon variable per millores que s'estableix en les concessions.

*Taula 84 Estimació de costos en el model de gestió indirecta amb la hipòtesi 3 d'exploració*

<b>COSTOS CONCESSIÓ</b>	<b>IMPORTS</b>
Personal	1.176.076,67 €
Personal indirecte	
Despeses directes explotació	214.040,00 €
Despeses indirectes 10%	21.404,00 €
Iva no deducible	
Cànon variable per millores	50.000,00 €
Amortitzacions	169.937,50 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.631.458,17 €</b>
Despeses Generals	130.516,65 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.761.974,82 €</b>

### -CASH FLOW

Considerant els ingressos anuals de 4.500.000€ i les inversions inicials IVA exclòs establim els fluxos de Caixa anual per 10 anys.

A l'any 6 seran necessàries més inversions pels elements que s'amortitzen en 5 anys (segons el quadre d'amortitzacions de les dades base).

Es preveu un creixement anual del 2% en costos de personal i de l'1% en la resta de despeses d'exploració.



Taula 85 Evolució i balanç de la viabilitat de la gestió indirecta en la hipòtesi 3 d'exploració

HIPÒTESI 2 CONCESSIÓ	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€	4.500.000€
<b>DESPESES</b>	1.592.037 €	1.619.718€	1.647.912€	1.676.627 €	1.705.874 €	1.735.663€	1.766.004 €	1.796.909 €	1.828.387 €	1.860.451 €
Personal	1.176.077 €	1.199.598€	1.223.590 €	1.248.062 €	1.273.023 €	1.298.484€	1.324.453 €	1.350.942 €	1.377.961 €	1.405.520 €
Despeses explotació	415.961 €	420.120€	424.321 €	428.565 €	432.850 €	437.179€	441.551 €	445.966 €	450.426 €	454.930 €
<b>INVERSIÓ</b>	- 1.443.875 €					- 255.500€				
FLUXOS DE CAIXA	1.464.088 €	2.880.282€	2.852.088 €	2.823.373 €	2.794.126 €	2.508.837€	2.733.996 €	2.703.091 €	2.671.613 €	2.639.549 €
<b>VAN</b>	<b>15.748.380,67€</b>									
Taxa descompte	10%									

## 7.7 COMPARATIVA FINAL SOBRE LA VIABILITAT ECONÒMICA DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ EN EL SERVEI D'APARCAMENT REGULAT

### 7.7.1 HIPÒTESI 1

Es realitza una comparativa per poder determinar la rendibilitat i viabilitat de l'exploitador del servei (públic o privat) en cadascuna de les modalitats de gestió analitzades per **PWACS**:

*Taula 86 Balanç comparatiu de la viabilitat econòmica de les diferents modalitats de gestió amb la hipòtesi 1 d'exploitació*

COMPARATIVA MODELS HIPÒTESI 1	EL/OA	SML	CONCESSIÓ
<b>PERSONAL</b>	762.736,47 €	762.736,47 €	762.736,47 €
Increment indirectes Ajuntament	114.410,47 €	76.273,65 €	
<b>DESPESA CORRENT</b>	202.684,00 €	202.684,00 €	202.684,00 €
Consumibles plataforma i expenedors	22.484,00 €	22.484,00 €	22.484,00 €
Pagament mòbil	90.000,00 €	90.000,00 €	90.000,00 €
Subministres i lloguer	12.000,00 €	12.000,00 €	12.000,00 €
Assegurances	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €
Manteniments	67.200,00 €	67.200,00 €	67.200,00 €
Altres despeses	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €
<b>Iva no deduïble</b>	45.560,00 €	45.560,00 €	
<b>Cànon variable per millores</b>			50.000,00 €
<b>Despeses indirectes 10%</b>	20.268,40 €	20.268,40 €	20.268,40 €
<b>Despeses Generals</b>			93.290,51 €
<b>TOTAL DESPESES</b>	1.145.659,35 €	1.107.522,52 €	1.128.979,38 €
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000,00 €	4.500.000,00 €	4.500.000,00 €
<b>RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ</b>	3.354.340,65	3.392.477,48	3.371.020,62
EBITDA	74,54%	75,39%	74,91%
Amortitzacions	157.835,43 €	157.835,43 €	130.442,50 €
<b>RESULTAT EXERCICI</b>	3.196.505,23 €	3.234.642,05 €	3.240.578,12 €
<b>%</b>	<b>71,03%</b>	<b>71,88%</b>	<b>72,01%</b>

Consideracions als resultats obtinguts per tal de poder determinar la millor opció de prestació del servei des del punt de vista de l'eficiència econòmica, tal i com exigeix la normativa:

- En concessions l'empresa recapta els ingressos i retorna els excedents (un cop descomptada la retribució) a l'Ajuntament.
- Tot i fer una concessió cal garantir a l'empresa que podrà cobrir els costos que són els que es detallen en cadascuna de les hipòtesis, i a partir d'aquesta xifra caldria establir els risc que ha de tenir l'empresa i que ha de basar-se en la possible variació dels ingressos pel risc de demanda i en el fet que si augmenta la facturació augmentaran els ingressos per l'Ajuntament i si aquesta disminueix afectaria a la retribució de l'empresa a la baixa.
- En cas de gestió per una societat concessionària (gestió indirecta), la retribució acordada en el procés de licitació ha d'incloure l'IVA al considerar-se la prestació d'un servei, la qual cosa suposa una diferència amb la gestió directa ja que en aquest darrer cas no hi ha retribució a l'operador ni tampoc IVA, com ja hem avançat en les premisses generals del punt 7.

### 7.7.2 HIPÒTESI 2

Taula 87 Balanç comparatiu de la viabilitat econòmica de les diferents modalitats de gestió amb la hipòtesi 2 d'exploació

COMPARATIVA MODELS HIPÒTESI 2	EL/OA	SML	CONCESSIÓ
<b>PERSONAL</b>	1.176.076,67 €	1.176.076,67 €	1.176.076,67 €
Increment indirectes Ajuntament	176.411,50 €	117.607,67 €	
<b>DESPESES CORRENT</b>	204.440,00 €	204.440,00 €	204.440,00 €
Consumibles plataforma i expenedors	23.240,00 €	23.240,00 €	23.240,00 €
Pagament mòbil	90.000,00 €	90.000,00 €	90.000,00 €
Subministres i lloguer	12.000,00 €	12.000,00 €	12.000,00 €
Assegurances	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €
Manteniments	67.200,00 €	67.200,00 €	67.200,00 €
Altres despeses	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €
<b>Iva no deduïble</b>	45.965,64 €	45.965,64 €	
<b>Cànon variable per millores</b>			50.000,00 €
<b>Despeses indirectes 10%</b>	20.444,00 €	20.444,00 €	20.444,00 €
<b>Despeses Generals</b>			126.596,25 €
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>1.623.337,81 €</b>	<b>1.564.533,98 €</b>	<b>1.577.556,92 €</b>
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000,00 €	4.500.000,00 €	4.500.000,00 €

COMPARATIVA MODELS HIPÒTESI 2	EL/OA	SML	CONCESSIÓ
<b>RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ</b>	2.876.662,19	2.935.466,02	2.922.443,08
EBITDA	63,93%	65,23%	64,94%
Amortitzacions	159.105,93 €	159.105,93 €	131.492,50 €
<b>RESULTAT EXERCICI</b>	<b>2.717.556,26 €</b>	<b>2.776.360,10 €</b>	<b>2.790.950,58 €</b>
<b>%</b>	<b>60,39%</b>	<b>61,70%</b>	<b>62,02%</b>

### 7.7.3 HIPÒTESI 3

*taula 88 Balanç comparatiu de la viabilitat econòmica de les diferents modalitats de gestió amb la hipòtesi 3 d'exploració*

COMPARATIVA HIPÒTESI 2	EL/OA	SML	C
<b>PERSONAL</b>	1.176.076,67 €	1.176.076,67 €	1.176.076,67 €
Increment indirectes Ajuntament	176.411,50 €	117.607,67 €	
<b>DESPESA CORRENT</b>	214.040,00 €	214.040,00 €	214.040,00 €
Consumibles plataforma i expenedors	30.440,00 €	30.440,00 €	30.440,00 €
Pagament mòbil	90.000,00 €	90.000,00 €	90.000,00 €
Subministres i lloguer	12.000,00 €	12.000,00 €	12.000,00 €
Assegurances	8.400,00 €	8.400,00 €	8.400,00 €
Manteniments	67.200,00 €	67.200,00 €	67.200,00 €
Altres despeses	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €
<b>Iva no deduïble</b>	47.679,24 €	47.679,24 €	
<b>Cànon variable per millores</b>			50.000,00 €
<b>Despeses indirectes 10%</b>	21.404,00 €	21.404,00 €	21.404,00 €
<b>Despeses Generals 8%</b>			130.516,65 €
<b>TOTAL DESPESES</b>	1.635.611,41 €	1.576.807,58 €	1.592.037,32 €
<b>INGRESSOS</b>	4.500.000,00 €	4.500.000,00 €	4.500.000,00 €
<b>RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ</b>	2.864.388,59	2.923.192,42	2.907.962,68
EBITDA	63,65%	64,96%	64,62%
Amortitzacions	205.624,38 €	205.624,38 €	169.937,50 €
<b>RESULTAT EXERCICI</b>	<b>2.658.764,21 €</b>	<b>2.717.568,05 €</b>	<b>2.738.025,18 €</b>
<b>%</b>	<b>59,08%</b>	<b>60,39%</b>	<b>60,85%</b>

## 8 ANÀLISI ECONÒMICA COMPARATIVA DELS DIFERENTS MODELS DE GESTIÓ EN EL CAS DEL SERVEI D'ARROSSEGAMENT I DIPÒSIT DE VEHICLES DE LLEIDA

Es valora només una hipòtesi de cara a la comparativa d'alternatives de gestió, considerant la renovació de tres grues i el manteniment del personal a subrogar, tal i com s'ha analitzat en l'apartat dels costos de GRUA I DIPÒSIT.

Per a l'estudi de les diferents formes de gestió i alhora de fer la comparativa, s'estableixen diverses premisses similars a les plantejades en l'aparcament regulat:

- Increment dels costos de personal per gestió de l'Administració del 15%.
- Increment dels costos de personal en el model de gestió directa a través de societat municipal en un 10%.
- En gestió directa s'imputa l'IIVA sobre les despeses que no són deduïbles, ja que al ser una taxa no tributa per l'impost sobre el valor afegit.
- En la gestió indirecta s'aplica unes despeses generals del 8% que inclouen el benefici industrial que s'imputa a la concessionària.
- Les amortitzacions són superiors en la gestió directa a l'haver d'amortitzar l'IVA de les inversions que no són deduïbles.

*taula 89 Resultat anàlisi comparatiu dels diferents models de gestió per al servei de grua i dipòsit*

CONCEPTES	EL/OA	SML	CONCESSIÓ
<b>PERSONAL</b>	<b>717.492,05 €</b>	<b>717.492,05 €</b>	<b>717.492,05 €</b>
Increment indirectes Ajuntament	<b>107.623,81€</b>	<b>71.749,21 €</b>	
<b>DESPESA CORRENT</b>	<b>49.318,00 €</b>	<b>49.318,00 €</b>	<b>41.800,00 €</b>
Reparacions, conservació i manteniment	13.000,00 €	13.000,00 €	13.000,00 €
Subministraments i assegurances	22.300,00 €	22.300,00 €	22.300,00 €
Altres serveis (neteja telèfons,...)	6.500,00 €	6.500,00 €	6.500,00 €
Iva no deduïble	7.518,00 €	7.518,00 €	
<b>Despeses indirectes 10%</b>	<b>4.931,80 €</b>	<b>4.931,80 €</b>	<b>4.180,00 €</b>
<b>Despeses Generals</b>			<b>61.077,76 €</b>
<b>TOTAL DESPESES</b>	<b>879.365,66 €</b>	<b>843.491,06 €</b>	<b>824.549,81 €</b>
<b>INGRESSOS</b>	<b>425.000,00 €</b>	<b>425.000,00 €</b>	<b>425.000,00 €</b>
<b>RESULTAT BRUT EXPLOTACIÓ</b>	<b>- 454.365,66 €</b>	<b>- 418.491,06 €</b>	<b>- 399.549,81 €</b>
Amortitzacions	<b>37.661,25 €</b>	<b>37.661,25 €</b>	<b>31.125,00 €</b>
<b>RESULTAT EXERCICI</b>	<b>- 492.026,91 €</b>	<b>- 456.152,31 €</b>	<b>- 430.674,81 €</b>

De cara a plantejar una prestació del servei que sigui viable i, per tant, que no ofereixi un balanç deficitari com ara però mantenint els requisits i mitjans plantejats, s'hauria d'incrementar el nombre de sortides i serveis de retirada de vehicles mitjançant grua, eventualitat que no depèn tant del tipus de prestació com de l'autoritat competent en la imposició de multes per infraccions que requereixin l'arrossegament de vehicles.

Pel que fa a les Inversions, n'hi ha una de remarcable que és la millora i legalització de les instal·lacions del dipòsit municipal per tal d'adequar-se a la normativa vigent en relació a aquest tipus de serveis, com hem vist a l'apartat 5.2

Davant aquesta situació, es plantejarien com a opcions més viables les següents:

- a. Realitzar la inversió per part de l'Ajuntament amb càrrec als pressupostos de l'Ajuntament i plantejar la licitació d'un contracte de serveis de cara a la gestió i explotació del servei.
- b. Explotar la viabilitat d'una licitació d'obra i servei.

## **9 SITUACIÓ ECONÒMICA FINANCERA DE L'AJUNTAMENT I DE LA SML (EMU)**

L'Ajuntament de Lleida compta amb un Pla Econòmic Financer vigent per als anys 2020-2021. D'acord amb la resolució signada per l'Alcalde en data 16 de març de 2020, en què es dona compte de les mesures a adoptar per donar compliment a la regla de la despesa i la millora de la situació econòmica de l'Ajuntament i de tot el grup consolidat (les entitats dependents en tant que sectoritzades en el sector administracions públiques), es constata que en la liquidació del pressupost de l'exercici de 2019 es va incomplir la regla de la despesa i, en conseqüència, procedia la formulació d'un pla econòmic i financer que permeti en 2020 i 2021 el compliment de la regla de despesa de conformitat amb els articles 21 i 23 de la Llei Orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera (LOEPSF).

Actualment, segons la darrera informació aportada per la Paeria, l'ajuntament es trobaria amb un nivell de deute viu del 98%, en termes de percentatge sobre els ingressos corrents globals del grup consolidat. Així mateix, el consistori té previst aprovar en breu un pla de sanejament financer a 5 anys.

En aquest sentit, en relació amb l'objectiu de deute per 2021, hem d'assenyalar que a l'estar suspeses les regles fiscals les limitacions per l'endeutament local es troben regulades al TRLRHL i a la DF 31 de la LPG2013.

Els límits d'endeutament determinats al TRLRHL estan fixats en un rati del 110% sobre els ingressos corrents. No obstant això, quan s'excedeixi el límit del 75% o s'hagi incomplert els objectius d'estabilitat pressupostària i/o deute públic, totes les operacions d'endeutament a llarg termini precisaran l'autorització de l'Estat o de la Comunitat Autònoma que tingui atribuïda la tutela financera.

També, en aquest context, fem una breu referència als principis d'estabilitat pressupostària, al compliment de la regla de despesa i de sostenibilitat financera que han de seguir les administracions. En concret, les entitats locals estan sotmeses, segons la primera redacció de la Llei Orgànica 2/2012 d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera, aprovada el 27 d'abril de 2012 (en endavant LOEPSF), al compliment dels objectius d'estabilitat pressupostària, regla de despesa i límit del deute.

La modificació de la LOEPSF per la Llei Orgànica 9/2013 va suposar la introducció d'una nova Regla fiscal d'obligat compliment per les Administracions Públiques, l'aplicació del principi de sostenibilitat financera que es va formular de nou incloent en el mateix, a més del deute financer, el deute comercial, el pagament del qual s'ha de verificar a través de l'indicador Període Mitjà de Pagament. Tot i l'acord adoptat a finals de 2020 per suspendre les regles fiscal com a conseqüència de la situació d'emergència derivada de la crisi sanitària de la Covid 19, es considera que aquesta nova situació no hauria d'implicar la renúncia a la prudència en la gestió financera i en tot cas es d'aplicació el TRLRHL en tots els seus preceptes ja que no ha quedat suspesa la seva aplicació.

S'ha de fer esment que es mantenen els compliments de les obligacions de transparència previstes a la LOEPSF i en la normativa de desenvolupament. Aquestes normes així com les conseqüències del seu incompliment continuen sent aplicables. Així mateix no es suspèn ni la responsabilitat fiscal de les administracions públiques ni l'aplicació del principi de prudència en l'estimació dels ingressos i despeses. Tot i la suspensió del compliment de les regles fiscals es manté l'obligació de l'avaluació de les mateixes, i per tant, cal avaluar la capacitat/ necessitat de finançament en termes de comptabilitat nacional, tant en l'elaboració i aprovació del pressupost com en la seva execució així com en la liquidació.

### **9.1 ENS VINCULATS DE L'AJUNTAMENT DE LLEIDA**

La relació d'entitats dependents de l'Ajuntament de Lleida sectoritzats en el sector administracions públiques és el següent:

Entitat local: Ajuntament de Lleida

Organismes Autònoms:

- Inst. M. Treball Salvador Seguí
- P. M. Turisme

Societats mercantils i entitats públiques empresarials:

- E. M. d'Urbanisme de Lleida S.L.
- Centre de Negocis i Convencions, S.A.

Consortis:

- C. Turó de la Seu Vella de Lleida
- C. Parc Científic i Tecnològic Agroalimentari de Lleida
- C. Gestió Servei de TDT Local de la Demarcació de Lleida
- C. Gestió Servei d'Acolliment a Persones Sense Llar de Lleida

Fundacions:

- F. Pública Teatre de la Llotja

## 9.2 SITUACIÓ ECONÒMICA DE L'EMU

D'acord amb el resum del PEF aprovat, entre les mesures de caire financer destinades a la reestructuració del deute financer de les entitat dependents de l'Ajuntament, es feia referència a la previsió que durant l'exercici de 2020 "es preveu el refinançament de 42 M€ de l'endeutament de l'entitat Empresa Municipal d'Urbanisme, amb una operació que suposa alhora un allargament del termini de retorn i passar l'actual tipus d'interès del 3,5% a prudència financera".

Per la seva banda, del compte de pèrdues i guanys abreviat de l'entitat corresponent a l'any 2019 i facilitat per l'Ajuntament, podem extreure que els ingressos principals que ara te l'empresa provenen d'una aportació de l'ajuntament, de 4,5 milions d'euros ("otros ingresos de explotación", segons el balanç aportat) i obté un resultat positiu de gairebé 600.000 euros. Segons aquest balanç de 2019, l'EMU compta amb 15 persones fixes i 2 no fixes.

## 10 ALGUNES CONSIDERACIONS ADDICIONALS EN L'ESTUDI DE MODELS DE GESTIÓ

En l'anàlisi dels escenaris que s'ha dut a terme s'estableixen les variables generals i específiques a considerar des del punt de vista econòmic per a cadascuna de les alternatives de gestió, això



és directa i indirecta, i se n'extreuen un seguit de conclusions de cara a facilitar a l'**Ajuntament de Lleida** la presa de decisions sobre el sistema de gestió més eficient i sostenible.

D'aquesta manera, des del punt de vista econòmic i en funció dels resultats exposats, es pot concloure que el servei d'aparcament regulat és excedentari en totes les seves modalitats de gestió, donats els elevats ingressos que genera i que són suficients per poder cobrir, amb escreix, les necessitats d'inversió que s'han plantejat, i que principalment es centren en la renovació dels parquímetres i en la implantació de les darreres novetats tecnològiques per tal d'automatitzar i digitalitzar tant l'operativa de gestió com l'accés de la ciutadania als serveis oferts. Tot i això, les modalitats que resulten més eficients són la concessió-gestió indirecta i la gestió directa a través d'ens personificat com la SML, com es resumeix en el punt 7.7.

En concret, entre les diverses formes previstes en els models de gestió directa, la personificada mitjançant SML resulta la més eficient conjuntament amb la concessió-model indirecte per a prestar el servei en el municipi de Lleida, especialment perquè ja existeix una empresa pública creada i en funcionament des de fa anys, l'Empresa Municipal d'Urbanisme (EMU) i podria tenir unes evidents sinèrgies de funcionament i optimització de recursos, tant materials com personals, amb l'assumpció d'aquest nou servei.

## **10.1 ALTRES CRITERIS MULTIVARIANTS COMPARATIUS PER A L'ANÀLISI SOBRE LA SOSTENIBILITAT GLOBAL DEL MODEL**

Però més enllà de les anàlisis i conclusions des d'una òptica estrictament econòmica i quantificable, en un estudi de models de gestió que pretén determinar la idoneïtat d'aquests també s'han de tenir en compte i sopesar altres aspectes i factors que, per bé que no permeten una quantificació econòmica de forma literal, sí tenen un impacte sobre l'eficiència, la sostenibilitat financera i ambiental, la capacitat de finançament de futures inversions, l'eficiència en l'assignació de recursos i en l'operativa del servei o la necessària flexibilitat i capacitat d'adaptació davant els canvis tecnològics o la necessitat d'assumir nostres prestacions, a més del necessari control i transparència en l'administració de recursos públics. En referim, per tant, a factors de caire financer, laboral, social, organitzatiu i de participació ciutadana que influeixen en la presa de decisió sobre l'elecció del model més eficient i que sigui més sostenible, en la seva globalitat, de cara a les necessitats específiques del municipi de Lleida i als requeriments del servei en qüestió, i que desenvolupem a continuació:

1. Subrogació de personal i limitacions en gestió directa amb mitjans propis:

Partint de la premissa -majoritàriament acceptada a Catalunya- que el personal actualment adscrit al contracte s'haurà de subrogar, en qualsevol dels models de gestió, en les mateixes condicions i situació laboral que tingui en el moment que es faci efectiu el traspàs, no és menor el fet que aquesta subrogació no es produeix en les mateixes circumstàncies en totes les modalitats de gestió directa. En concret, l'article 130 de la LCSP fixa el següent: *“En caso de que una Administración Pública decida prestar directamente un servicio que hasta la fecha venía siendo prestado por un operador económico, vendrá obligada a la subrogación del personal que lo prestaba si así lo establece una norma legal, un convenio colectivo o un acuerdo de negociación colectiva de eficacia general.”*

Tot i això, en cas d'optar per gestió directa amb mitjans propis per part de la pròpia Entitat Local, cal tenir en compte les limitacions i dificultats per fer realment efectiva l'assumpció del personal subrogat, més enllà del debat jurídic que ha generat. Cal tenir present l'esperit de contenció en l'increment de personal i restricció en matèria de contractació de nous efectius en les estructures públiques que conté la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de Racionalització i Sostenibilitat Local (LRSAL) i altres normatives pressupostàries que apliquen limitacions en la taxa de reposició existent en el sector públic, i que en termes generals impedeixen el creixement de les plantilles. Per això, més enllà del personal que se subrogaria en cas que l'Ajuntament assumís de manera directa la gestió del servei de control i regulació de l'estacionament en via pública i, eventualment, el servei de grua, no es podrien dur a terme noves contractacions, la qual cosa podria anar en detriment d'un nivell de prestació eficient i adequat i que requerís la incorporació de nous mitjans humans. En aquest sentit, per tant, una societat mercantil pública es presentaria, a priori, com l'instrument més adequat –també des del punt de vista de subrogació del personal- per a assumir la nova prestació dins els models de forma directa, donades les limitacions actuals pels increments de plantilla en l'estructura del propi ajuntament.

Ho desenvolupem amb més profusió. Es produeix una certa controvèrsia entre la jurisprudència administrativa, social i contractual sobre la subrogació de personal i en els casos en què aplica, en funció dels diferents tipus de successió d'empresa. En el cas, però, del supòsit que la successió es faci en la forma de gestió directa que definim com a societat mercantil de titularitat pública sembla clara l'obligatorietat de la subrogació si això ho dictamina la legislació laboral o el conveni col·lectiu del sector. “Les empreses del sector públic local que es constitueixen en gestores d'una activitat recuperada i que no compten amb un conveni propi o a les que no resulta aplicable el conveni propi de l'entitat local, són tractades pel jutges socials com a empreses del sector, amb la qual cosa els hi són d'aplicació les prescripcions dels convenis del

referit sector. Això vol dir que resulten concernides per les clàusules de subrogació produint-se la transmissió de personal encara que no es donin les condicions objectives per una successió d'empreses de caràcter legal", com fixa el professor Joan Mauri . En aquest sentit, és necessari reforçar tant el que preveu la LCSP com les diverses resolucions del Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals (en concret la Resolució nº 910/2018) en el sentit de recordar que l'obligació de subrogació, si escau, prové de l'exigència del conveni col·lectiu que afecti al sector d'activitat en qüestió. A més, les normes pressupostàries que limiten la contractació de nou personal a les administracions públiques intenten igualment condicionar l'assumpció de personal en processos d'internalització, malgrat que, com recorda de nou el professor Mauri, "aquestes limitacions en les noves contractacions de personal s'han de separar de les operacions de reorganització de les distintes formes de gestió del serveis públics", especialment quan tota la doctrina vinculada a la LRBRL, el TRLMC i a la LRSAL obliguen a justificar i a acreditar exhaustivament que els instruments de gestió directa escollits -especialment les Epels o Societats mercantils- són més sostenibles que la gestió indiferenciada per la pròpia entitat local o que la fórmula de l'organisme autònom local. En aquest sentit, tal i com es va posar de relleu en el procés de creació de la nova empresa pública de gestió d'aigua a Terrassa, "en el cas que la cessionària sigui una entitat pública, la subrogació no es pot veure impedita per les limitacions establertes per les lleis pressupostàries relatives a l'increment màxim de la massa salarial i a la contractació de personal de nou ingrés per a les entitats públiques, limitacions que no resulten d'aplicació als processos de subrogació derivats de canvis en les formes de gestió dels serveis públics i que no es poden convertir en una restricció de drets que comportin el no compliment de les lleis laborals, lleis que no són una altra cosa que una aplicació directa i preferent d'una Directiva comunitària". De tota manera, el procediment i característiques per fer efectiva dita subrogació en una societat mercantil s'hauran de desenvolupar específicament a l'hora de concretar el projecte del servei, però indubtablement el nou personal que necessiti la societat haurà d'ésser contractat mitjançant procediments fonamentats en el principi d'igualtat i mèrit i les restriccions pròpies que s'imposen al sector públic, sobretot de naturalesa pressupostària, entre d'altres, tal i com remarca de nou el professor Mauri.

Per tant, el personal subrogat en cap cas comportaria una integració en cap estructura o plantilla de l'Ajuntament com a personal municipal i, en conseqüència, hom conclou que per gestionar-lo de manera més eficient o com a mínim amb una major seguretat jurídica seria millor incorporar-lo en un ens diferenciat de l'Ajuntament, com el que es contemplaria en el cas de Lleida si l'opció triada fos la gestió directa, ja que es plantejaria a través d'un ens ja existent, l'EMU.

## 2. Insuficiència de mitjans propis. Dificultats administratives i d'organització

Gestió Directa: Com hem apuntat en el punt anterior, el fet que l'assumpció de la prestació del servei es dugués a terme a través de la pròpia entitat local cal prestar especial atenció no només al fet de la dificultat de subrogació i de contractació de nou personal, sinó també a la manca de recursos que ja pateix actualment l'administració. En el cas dels serveis de mobilitat de l'Ajuntament de Lleida, caldria sospesar els mitjans disponibles a la plantilla actual de cara a les tasques de coordinació, direcció tècnica i seguiment i supervisió de la prestació del servei, amb les exigències de qualitat i de prestacions tecnològiques requerides, a la vegada que la resta de serveis del consistori (com contractació, economia o intervenció) també hauríem d'intensificar la dedicació al nou servei.

Aquestes mateixes dificultats també es produïrien en el cas d'integració del nou servei en l'EMU, ja que més enllà del personal que es subrogaria, caldria que part de l'actual plantilla (especialment gerència, serveis jurídics i serveis econòmics) participés en les tasques de coordinació i direcció del nou servei, tot i sense oblidar que alguns treballs es poden reforçar amb suport extern i que una SML té més agilitat i menys tràmits interns que la pròpia entitat local a l'hora de les compres i contractacions.

Gestió Indirecta: Així mateix, es pot considerar igualment en aquest balanç el fet que un operador privat del sector té més coneixement de l'operativa i el funcionament ordinari de la prestació, a més de l'experiència que pugui haver acreditat en la prestació, cosa que permet obtenir més avantatges en aquest aspecte davant l'administració en les diverses modalitats de gestió directa. No obstant, cal recordar també que una bona part del coneixement de l'operativa quedarà automàticament assumit pel nou operador (públic i privat) en subrogar-se el personal que s'encarrega del dia a dia, del funcionament ordinari i de les reparacions extraordinàries.

Quant a accés en millors condicions econòmiques en l'adquisició de maquinària i altres elements especialitzats del servei, es podria considerar un avantatge el fet que el concessionari pot gaudir d'economies d'escala pel fet que els operadors d'aquest sector solen estar implantats en altres serveis. Tanmateix, també es pot valorar el fet que les adquisicions per part de les empreses públiques i/o ajuntament via licitacions públiques gaudeixen de baixes econòmiques i van dirigides al fabricant del parquímetre o dels equips a contractar.

## 3. Capacitat d'endeutament i manteniment de fluxos de caixa

Gestió Directa: Les necessitats del servei detectades i descrites i les inversions requerides, sobretot per l'adquisició dels nous parquímetres i la implantació dels darrers requeriments tecnològics suposen unes inversions, que l'Entitat Local haurà de valorar i justificar si pot o no assumir-les, de conformitat amb el previst en l'article 4 de la Llei Orgànica 2/2012 de 27 d'abril, d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera. S'ha de tenir en compte que, a l'inici de la gestió, i més si es volen implementar el primer any tots els nous parquímetres (entre 150 i 210 màquines, segons les diverses hipòtesis desenvolupades en el punt 7, el servei no genera el mateix flux de caixa que fins ara estava ingressant regularment l'ajuntament. En aquest cas, es tractaria d'un volum molt considerable –sobre uns 700.000 d'euros del total de superàvit que genera el servei- que l'ajuntament no ingressaria en aquest primer exercici. En cas que es volgués mantenir el superàvit actual, l'EMU hauria de recórrer a endeutament amb les dificultats que això comporta per la consolidació amb el deute global de tot el consistori.

Gestió Indirecta: No obstant, les inversions proposades podrien ser més fàcilment assumibles per l'empresa privada, imputant l'import de les mateixes als compromisos d'inversió assumits per l'empresa amb l'Ajuntament, després de la firma del contracte de concessió en aquest municipi. En aquest cas, es podria arribar a mantenir el mateix flux de caixa que genera el servei actualment.

#### 4. Aspectes socials i de transparència de la gestió directa

En aquest aspecte, la gestió directa proporciona major transparència i responsabilitat, creant un entorn de confiança en el qual promocionar l'accés lliure a la informació, la comunicació oberta i la participació de tots els professionals en la presa de decisions.

A més, presenta un major acolliment social enfront de la gestió indirecta, definint-se aquesta, en algunes ocasions, com una "privatització" del servei. En aquest punt s'ha de comentar que, sobre la base de l'ordenament jurídic, una gestió indirecta en cap cas suposa una privatització d'aquest, ja que aquests serveis són sempre de titularitat pública, sent el control dels mateixos competència de l'administració.

D'altra banda, ha de comentar-se que en la gestió directa existeix, per part dels ciutadans, una percepció de major proximitat amb l'entitat gestora, per tractar-se comunament de personal de l'Ajuntament amb el qual la ciutadania té una relació de proximitat major i per tenir un enteniment mutu dels valors i objectius del sector públic: proporcionar un servei de qualitat al menor preu possible, a més de facilitar un millor accés a les labors de seguiment i fiscalització

de l'acció pública per part de la ciutadania, en línia amb les bones pràctiques del govern obert, transparent i participatiu.

5. Major facilitat i accés dels explotadors privats amb els requeriments tecnològics i la digitalització dels serveis de mobilitat

No és un criteri d'avaluació menor el fet que un servei com el que és objecte de la present anàlisi i que incideix d'una forma tant important en la mobilitat de la ciutat requereix d'una actualització permanent i de l'accés a les noves tecnologies que s'estan implementant en el sector (com l'automatització i digitalització de processos en el pagament, en la transmissió d'informació i en el control de la recaptació, entre d'altres). A més, s'està imposant, especialment en les mitjanes i grans ciutats, una tendència a unificar i centralitzar la gestió de tots els serveis vinculats a la mobilitat per tal de facilitar-ne la seva prestació gràcies als avenços tecnològics esmentats i la implantació de nous mecanismes i eines *d'smart city*, de tal manera que el centre de gestió del trànsit i la mobilitat pugui controlar totes les places d'estacionament, tant en superfície com en pàrquing subterranis (de zona blava, de càrrega i descàrrega, les reserves, les parades de bus i taxis...); l'accés a zones i carrers amb restriccions de trànsit; el control de la velocitat en vies urbanes mitjançant càmeres o radars; entre d'altres. En aquest context, està canviant el concepte tradicional d'explotació de les zones blaves, de tal manera que els parquímetres, a tall d'exemple, ja poden, amb la tecnologia disponible, oferir multiserveis als usuaris més enllà de poder pagar l'estacionament (com, per exemple, des de poder recarregar targetes d'autobús fins a poder incorporar mesuradors de CO2 o sensors d'ocupació de l'espai públic). Tots aquests nous requeriments de caire tecnològic i digital exigiran, en les futures prestacions de serveis de mobilitat i aparcament a la via pública, d'un *know how* molt exigent i de la necessitat de poder afrontar inversions d'envergadura, uns requisits que, inicialment, es troben més a l'abast dels operadors i les empreses privades.

## **10.2 ANÀLISI DAFO DEL SERVEI AMB ELS DIVERSOS PARÀMETRES COMPARATIUS**

A continuació, es presenta una anàlisi DAFO del servei per a les modalitats de gestió directa i indirecta, entesa aquesta com a eina d'estudi per la situació actual de les seves característiques internes (Debilitats i Fortaleses) i la seva situació externa (Amenaces i Oportunitats).

De la combinació de fortaleses amb oportunitats sorgeixen les potencialitats que assenyalen les línies d'actuació de cara a elegir la modalitat de gestió del servei d'aparcament regulat en superfície més adequada per al municipi de Lleida.

## GESTIÓ DIRECTA (EL/OA-SML)

<b>INTERNES</b>	<b>Fortaleses</b>	<b>Debilitats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilitat i transparència.</li> <li>- Major proximitat al ciutadà.</li> <li>- Major control directe</li> <li>- Sense ànim de lucre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Especialització tècnica limitada.</li> <li>- Falta de protocols i procediments.</li> <li>- Falta de flexibilitat i agilitat per a la contractació de personal, assignació de tasques..</li> <li>- Majors costos d'estructura a la llarga</li> </ul>
<b>EXTERNES</b>	<b>Oportunitats</b>	<b>Amenaces</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingressos directes per a les arques municipals.</li> <li>- Menor càrrega impositiva (IVA i Impost Societats bonificat al 99%)</li> <li>- Participació ciutadana en la presa de decisions i seguiment</li> <li>- Increment d'empreses que presten serveis complementaris i que son subcontractats per dur a terme la prestació</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessitats imprevistes per l'evolució tecnològica en el sector i necessitats renovació i inversió.</li> <li>- Accés a finançament (menys en SML)</li> <li>- Limitacions a les inversions d'implantació i capacitat d'endeutament per la consolidació del global d'endeutament municipal. (en detriment d'altres serveis públics en el primer any d'implantació del servei- caixa única)</li> </ul>

## GESTIÓ INDIRECTA (CONCESSIÓ)

<b>INTERNES</b>	<b>Fortaleses</b>	<b>Debilitats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transferència de risc d'explotació,</li> <li>- Major experiència i coneixement especialitzat del sector (Know-how).</li> <li>- Alta qualificació del personal operari.</li> <li>- Sistemes i procediments implantats.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Benefici del contractista.</li> <li>- Transparència limitada en la gestió, en la rendició de comptes i en la participació</li> <li>- Costos per impostos imputables al servei, (IVA i impost de societats)</li> </ul>
<b>EXTERNES</b>	<b>Oportunitats</b>	<b>Amenaces</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Major disponibilitat, accés a les darreres Innovacions tecnològiques i capacitat de renovació permanent</li> <li>- Optimització dels recursos i agilitat en la contractació de personal, serveis, compres, economia d'escala en adquisicions...</li> <li>- Més fàcil accés a finançament.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incompliment de les obligacions contractuals.</li> <li>- Augment de l'exigència interna de l'assoliment d'objectius amb el menor temps i cost possibles → posar en risc la qualitat.</li> <li>- La creixent demanda ciutadana en favor de la gestió pública dels recursos</li> </ul>

### 10.3 COM S'HAN GESTIONAT A LLEIDA I COM ES GESTIONEN ELS PRINCIPALS SERVEIS PÚBLICS?

En tot el procés d'avaluació que s'explicita en el present informe, es considera necessari fer esment a la casuística específica de l'Ajuntament de Lleida en la manera de gestionar i prestar els serveis públics, tant els considerats essencials, com poden ser l'abastament d'aigua i o la neteja de la via pública i la recollida d'escombraries, com altres com els aparcaments regulats en superfície o subterranis o el transport públic.

En aquest sentit, el municipi, com molt altres a principis i mitjans dels anys 80, va experimentar un procés d'externalització dels principals serveis, davant el fet que els serveis municipals, especialment aquells més crítics com l'abastament d'aigua, s'anaven descapitalitzant ja que no hi havia suficient control sobre els ingressos o els rebuts impagats, i no hi havia prou garantia de reinversió en el propi servei per modernitzar-lo i fer-lo eficient perquè els ingressos procedent dels usuaris anaven a la caixa comuna mentre creixia l'exigència i la necessitat de noves inversions i d'incorporació de nou personal. D'aquesta manera, la Paeria va anar externalitzar a través de concessions administratives serveis que es duen a terme amb personal propi municipal com el subministrament d'aigua, la neteja viària i la recollida de residus o l'explotació dels autobusos urbans, mentre implantava d'altres a través de gestió indirecta com la regulació de la zona blava, entre d'altres. Un dels darrers serveis a externalitzar, ja en els anys 2000, va ser el manteniment de l'enllumenat públic, a través d'un contracte per disposar d'Empresa de Serveis Energètics.

Paral·lelament a aquest procés, es van anar dissolent algunes de les empreses públiques que s'havien creat, com l'Empresa municipal de Serveis Comunitaris, creada l'any 1991 per gestionar i executar infraestructures mòbils, instal·lacions esportives com ara pavellons i piscines municipals o la pista d'atletisme, senyalització viària i la gestió de l'emissora de ràdio municipal i que es va acabant dissolent a finals de 2004 després d'acumular importants pèrdues econòmiques. Posteriorment, en el ple d'octubre de 2011, la Paeria va decidir canviar el sistema de gestió de cinc organismes autònoms municipals per tant de dissoldre'ls i integrar-los en la pròpia estructura ordinària municipal, assumint tots els mitjans humans, materials i organitzatius, i simplificar l'organigrama de funcionament de la corporació (en concret, eren els següents:)

- Institut Municipal d'Acció Cultural (IMAC)
- Institut Municipal d'Educació (IME)
- Institut Municipal d'Acció Esportiva (IMAE)



- Institut Municipal de Comerç, Mercats i Consum (IMCMC)
- Institut Municipal d'Informàtica (IMI)

Actualment, com ja hem avançat, la Paeria disposa de dos organismes autònoms locals i 3 societats mercantils públiques, entre ells **l'Empresa Municipal d'Urbanisme de Lleida SL (EMU)** constituïda l'any 1994 amb l'objectiu de realitzar les actuacions urbanístiques i de construcció encomanades per l'Ajuntament de Lleida, en especial en el marc de recuperació i rehabilitació del Centre Històric de la ciutat. D'acord amb la darrera modificació dels estatuts, l'EMU té per objecte les següents:

- *Constitueix l'objecte de l'Empresa l'execució de les actuacions urbanístiques i de construcció necessàries per a la rehabilitació dels espais compresos en l'àmbit del Pla Especial del Centre Històric, especialment la zona qualificada com a Àrea de Rehabilitació Integrada, així com les actuacions urbanístiques i de construcció previstes en els Plans Parcial de sòl urbanitzable del terme municipal de Lleida, i en general en els sectors qualificats de sòl urbanitzable. Igualment serà objecte de l'empresa l'execució del planejament derivat en el sentit més ampli, el desenvolupament i execució de les actuacions concertades de millora urbana, la realització d'obres de dotació de serveis urbans i, en general, les obres que constitueixin una inversió en les infraestructures del municipi. També constitueix l'objecte de l'empresa, la gestió del patrimoni municipal, la realització d'operacions relacionades amb la promoció i construcció d'edificis i/o habitatges, i finalment les atribucions inherents a la condició d'administració actuant, en el cas que l'Ajuntament així ho acordi, en els termes previstos en la Llei i disposicions complementàries d'urbanisme. Constituirà objecte de l'empresa qualsevol altra activitat relacionada amb els fins que s'expressen en el present article i que sigui acordada per la Junta General.*

#### **10.4 COM S'ESTAN GESTIONANT AQUESTS SERVEIS EN ALTRES CIUTATS?**

Per tal de poder disposar de més elements d'anàlisi de cara a fonamentar la presa de decisions, fem un breu repàs de la situació actual de prestació de serveis similars (aparcament de pagament en vies públiques, especialment l'estacionament regulat amb limitació horària com és el cas de Lleida) en diverses ciutats catalanes i també en algunes ciutats de la resta de l'Estat. Des de que a partir dels anys 80 es vam començar a implantar en les ciutats de major dimensió prestacions similars per ordenar l'aparcament als espais i vies públiques amb la contraprestació

d'una taxa municipal per poder fer front a la creixent pressió de vehicles i a les necessitat de garantir rotació, aquests es van explotar per part d'operadors especialitzats vinculats a empreses constructores o bé a gestors d'aparcaments. En els anys posteriors, amb una tendència que s'ha anat intensificant en els darrers anys en el marc dels moviments ciutadans i polítics que advoquen per la internalització de molts serveis públics, un nombre considerable d'ajuntaments de ciutats grans i mitjans han passat a gestionar de forma directa l'anomenada zona blava, principalment a través de les seves empreses públiques. En alguns casos s'han creat o estan en fase de constitució noves societats mercantils per assumir aquest servei i en d'altres, de forma majoritària, s'ha integrat en SML ja existents, bé perquè ja gestionaven altres serveis de mobilitat i aparcaments soterrats o bé perquè la voluntat ha estat anar incrementar la cartera de serveis a prestar per empreses públiques municipals "multiserveis". En aquesta situació es troben ajuntaments com el de Barcelona, Tarragona, Reus, Figueres, Granollers, Terrassa, Vilanova i la Geltrú o Mataró, mentre que altres com Sant Cugat, Castelldefels, Calafell, Manresa o el Masnou han dut a terme recentment o estan en fase d'aprovació i implementació dels processos de canvi de gestió per "remunicipalitzar" la prestació, a tall d'exemple. En canvi, hi altres ciutats, algunes de tant relleu com L'Hospitalet i bona part dels municipis metropolitans, que ho exploten amb la col·laboració d'empreses especialitzades mitjanant contractes de concessió o de serveis i, en termes generals, les ciutats i municipis de menor dimensió que decideixen posar en marxa un servei de zona blava (especialment aquelles que tenen un major impacte en la mobilitat per ser nuclis d'atracció turística, tant a la Costa Daurada com a la Costa Brava) opten per recórrer a modalitat de gestió indirecta o a la col·laboració amb operadores del sector amb contractes de servei per les facilitats en la seva explotació, i donades les limitacions per manca de personal, de recursos econòmics i d'especialització tècnica.

A la resta de l'Estat, fins ara, la tendència a la recuperació i internalització d'aquest tipus de servei s'està produint d'una forma més moderada que a Catalunya, ja que grans ciutats com València, Granada, Bilbao, Toledo o Saragossa es troben en fase de renovació dels actuals contractes de prestació mitjançant gestió indirecta, tot i que la majoria d'ells estan plantejant unes prestacions que incorporen una visió més global de la mobilitat i uns contractes on es potencien les millores tecnològiques que poen oferir les empreses del sector en una gestió unificada dels diversos serveis que impacten en la mobilitat global del municipi. Entre les ciutats que, per contra, han decidit explotar la zona blava (o ORA) a través de gestió directa - principalment amb empresa pública local- es troben Albacete, Las Palmas, Palma de Mallorca, Ceuta, Múrcia o Málaga.

## 11 JUSTIFICACIÓ DE LA MODALITAT DE GESTIÓ MÉS ADEQUADA, EFICIENT I SOSTENIBLE

Un cop l'Ajuntament avaluï els pros i contres dels diferents models de gestió analitzats, com apuntàvem en el punt 10.1, haurà de tenir en compte un seguit de consideracions, que apuntem a tall de reflexió, de cara al procés requerit per la normativa per justificar que l'elecció respon a la modalitat més adequada, eficient i sostenible en la seva globalitat. És a dir, de cara a la presa de decisions caldrà analitzar i sospesar exhaustivament aspectes com ara els requisits jurídics i administratius per a un possible canvi de la forma de gestió –de la concessió indirecta actual en el cas de Lleida a una explotació directa, si fos el cas-; els efectes econòmics de la subrogació del personal, la fiscalitat, la necessitat d'inversions en equipaments i en tecnologia i digitalització de processos; l'amortització i la capacitat de finançament, la necessitat d'acreditar la transferència de risc a un tercer en cas de concessió, les economies d'escala, la flexibilitat per a la gestió, contractació i altres tràmits inherents a l'explotació d'un servei, la transparència i participació ciutadana, l'assoliment del *know-how*, i especialment, els efectes sobre el pressupost municipal i l'endeutament global de tot el consistori, l'objectiu d'estabilitat pressupostària i el principi de prudència financera del sector de l'administració pública (i de tots els ens i empreses vinculats), de cara a poder acreditar que l'opció finalment escollida compleix suficientment amb els preceptes d'eficiència i sostenibilitat de la normativa de règim local.

### 11.1 PROCEDIMENT PER L'ESTABLIMENT DEL SERVEI PÚBLIC D'ESTACIONAMENT REGULAT

Aquest procediment administratiu també implicaria, si escau, la tramitació per part de l'Ajuntament de l'expedient corresponent a l'Establiment de la zona blava com un servei públic de competència local que l'Ajuntament declara que vol prestar i assumir com a propi, i en quines condicions i circumstància el vol prestar. L'establiment o implantació dels serveis locals per tal d'assumir-los com a propi i la determinació de la forma de gestió del serveis públics són processos obligatoris per als Ajuntaments, més enllà del fet que una competència sigui de titularitat municipal o es determini que aquesta sigui servei mínim, i venen regulats a la Llei de Bases de Règim Local 7/1985, de 2 d'abril (LRBRL en endavant), i més específicament en la legislació catalana, en concret en el Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei municipal i de règim local (TRLMRL). Així mateix, el procediment per a aprovar l'establiment del servei, fer-ne la regulació necessària per la seva correcta prestació i

determinar-ne la forma de gestió, queda fixat en Reglament d'Obres, Activitats i serveis dels ens locals de Catalunya (ROAS), en concret en els articles 159 i 160.

**A partir d'aquesta consideració general, hem de tenir en compte que no és el mateix competència local que servei públic.** Si una entitat local vol exercir una activitat econòmica en l'àmbit de la seva competència ha d'aplicar l'article 86.1 LRBRL i, consegüentment, ha de seguir el procediment de l'article 97.1 TRRL. Aquesta activitat econòmica no està configurada per la llei com un servei públic, però, en assumir-la, se li aplicarà un règim que pot incidir sobre la concurrència empresarial. Per això cal seguir el procediment assenyalat.

Arribats a aquest punt de l'exposició, en el cas de l'aparcament regulat en superfície amb limitació horària i retirada de grua al municipi de Lleida, caldria plantejar els procediment per donar compliment dels requisits previstos a l'article 97.1 TRRL, en relació amb l'article 86.1 LRBRL, perquè, d'entrada, no estem davant d'una activitat o servei que estigui configurat per llei com a servei públic local obligatori, i menys encara que estigui considerat com a servei essencial, en els termes de l'article 86.2 LRBRL (i 97.2 TRRL). Amb caràcter general, i d'acord amb el principi de bona administració, els dubtes que es plantegen a l'hora de fonamentar les exigències del procediment a seguir en l'establiment formal del servei (especialment si s'opta per un canvi del model de gestió actual i en l'assumpció de la gestió directa en forma de societat municipal) fan recomanable el decantament vers el procediment més rigorós, en virtut també del caràcter clarament econòmic que té el servei que es pretén establir formalment i ordenar.

En concret, el procediment d'iniciativa econòmica hauria de consistir en els elements i tràmits següents:

a) Acord inicial i designació prèvia de la Comissió d'estudi, d'acord amb allò que s'estableix a la normativa autonòmica (en aquest sentit, la Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya de 28 de desembre de 2007 (Res. 1059/2007), relativa als drets de participació dels usuaris).

b) Elaboració de la Memòria, per part de la Comissió, que haurà de tenir dos continguts mínims:

-En primer lloc, el compliment de l'objectiu d'estabilitat pressupostària i de la sostenibilitat financera de l'exercici de les seves competències, en els termes establerts a l'article 86.1 LRBRL.

D'acord amb la lletra d'aquesta disposició, *"en el expediente acreditativo de la conveniencia y oportunidad de la medida habrá de justificarse que la iniciativa no genera riesgo para la sostenibilidad financiera del conjunto de la Hacienda municipal debiendo contener un análisis del mercado, relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial"*.

-En segon lloc (article 97.1.b TRRL), *“los aspectos social, jurídico, técnico y financiero de la actividad económica de que se trate, en la que deberá determinarse la forma de gestión, entre las previstas por la Ley, y los casos en que debe cesar la prestación de la actividad”*.

c) Projecte de preus del servei, *“para cuya fijación se tendrá en cuenta que es lícita la obtención de beneficios aplicable a las necesidades generales de la Entidad local como ingreso de su Presupuesto, sin perjuicio de la constitución de fondos de reserva y amortizaciones”* (article 97.1.b TRRL, in fine).

d) Exposició pública de la Memòria i formulació d'observacions per particulars i entitats, per un termini mínim de 30 dies (article 97.1.c TRRL). Es tracta d'un tràmit essencial, segons la jurisprudència (per totes, Sentència del TSJ de les Illes Canàries 114/2009, de 15 de setembre, sobre un cas relatiu a l'abastament d'aigua) que, en cas de no efectuar-se, comportaria l'anul·labilitat de l'actuació administrativa.

e) Aprovació de la memòria i del projecte d'establiment, pel Ple de la Corporació, per majoria simple, que suposa la finalització del procediment (article 97.1.d TRRL).

Un cop duts a termes aquests tràmits, el ple municipal debatrà i aprovarà, si escau, el canvi en la forma de gestió del servei d'estacionament regulat, actualment gestionat de forma indirecta, a forma directa, i l'encàrrec de gestió a la nova societat mercantil municipal, amb les condicions i efectes que es determinin en aquest acord de ple, si aquesta fos la modalitat escollida després de les conclusions de l'anàlisi del present informe.

En cas contrari, el d'optar per mantenir l'actual model de gestió indirecta, també caldria formalitzar i aprovar l'expedient d'Establiment del Servei i donar compliment dels requisits previstos a l'article 97.1 TRRL, en relació amb l'article 86.1 LRBRL, en el marc dels expedients justificatiu de la nova concessió, com es detalla en el punt 11.5

## **11.2 SOBRE LA NECESSITAT DE JUSTIFICAR LA GESTIÓ DIRECTA EN CAS D'OPTAR PER UNA SOCIETAT MUNICIPAL COM L'EMU**

En el nostre cas, sobre el servei d'aparcaments i d'estacionament regulat i de retirada de vehicles de la via pública, de caràcter prioritàriament econòmic, cal extremar les anàlisis i motivar la decisió que es pretén adoptar en cas aquesta fos favorable a la gestió directa mitjançant societat municipal. Es tractaria de justificar que és la millor opció, des del respecte als criteris generals i específics imposats per la llei, en compliment de les exigències de la racionalitat econòmica. De fet, la gestió per la pròpia entitat local o a través d'organisme autònom local no resulta normalment apropiada per a l'explotació de serveis de caràcter econòmic, mercantil o industrial,

ja que aquests requereixen d'una estructura de gestió flexible i subjecta al dret privat en molts aspectes de la seva activitat. És a dir, en cas de canvi de gestió, des de la modalitat actual de gestió indirecta a gestió directa a través de SML, s'haurà de justificar amb la memòria corresponent, com avançàvem al punt 6.4, que la SML pot acreditar i executar els seus encàrrecs amb una major agilitat i flexibilitat a l'hora de la contractació de personal, la contractació pública, la dependència orgànica o la responsabilitat, entre d'altres paràmetres. Aquesta memòria ha de justificar, com ja s'apunta en el present informe de **PWACS**, els avantatges davant la gestió a través de la pròpia Entitat Local u Organisme Autònom.

De qualsevol manera, i per més que la LRSAL prioritzi les formes de gestió indirecta, cal indicar que en el nostre ordenament jurídic, ni tampoc en el de la Unió Europea, no està reconegut l'anomenat principi de "contractista interposat" o, el que és el mateix, la necessitat d'acudir a un contractista per satisfer una necessitat pública. El fet que la gestió d'un servei públic pugui ser objecte d'un contracte no impossibilita que aquesta prestació es pugui satisfer amb la utilització de mitjans propis o, fins i tot, mitjançant un conveni interadministratiu, atès que el contracte només s'aplica on l'Administració ha decidit que així sigui. El fet que el contracte públic s'hagi d'adjudicar d'acord amb els principis i normes de publicitat, concurrència i igualtat no obliga a les Administracions públiques a utilitzar-lo, de manera que aquesta utilització només es farà quan l'Administració la necessiti sense que, per tant, existeixi un principi que protegeixi les expectatives de les empreses privades tot obligant les administracions públiques a obrir-los qualsevol oportunitat de negoci que es presenti en l'àmbit administratiu.

### **11.3 ALGUNS DELS PROCEDIMENTS A DUR A TERME EN CAS QUE EL MODEL ESCOLLIT FOS LA GESTIÓ DIRECTA A TRAVÉS DE SML**

A continuació s'apunten alguns dels tràmits i processos que s'haurien de dur a terme per adequar l'estructura, organització i finances de l'EMU de cara a assumir la nova prestació, si escau, més enllà de l'ampliació de l'objecte social i l'adaptació d'estatuts per poder encabir el nou servei:

#### *11.3.1 Definir la nova estructura organitzativa i operativa de la societat amb un nou organigrama*

S'haurà de fer una avaluació més detallada dels mitjans materials i humans necessaris per atendre, en primer lloc, la gestió dels serveis d'aparcament públic i estacionament regulat del municipi i el servei de grua, si es considerés una gestió conjunta. A partir d'aquí és convenient

redefinir l'actual estructura de l'empresa pública EMU i dissenyar un nou organigrama funcional de la plantilla així com definir els procediments per a noves contractacions i incorporacions de reforç, si escau, especialment en tasques de coordinació i direcció, tot tenint en compte que una part s'incorporarà a través de les vies normatives previstes per la normativa laboral sobre la subrogació de personal. Igualment, s'haurà de determinar si tota la gestió operativa del nou servei incorporat es desenvoluparà amb els propis mitjans de l'ens ja existents i els que s'incorporaran o bé es recorrerà a suport extern per cobrir algunes necessitats, com serveis d'assessorament jurídic, tècnic, suport financer o administratiu de gestió de personal, nòmines, entre d'altres. També caldrà un pla de contractació anual de serveis, subministrament, manteniment i obres que s'ajusti a la normativa i un pla de contingència per assegurar la continuïtat en la prestació dels serveis d'aparcament i estacionament un cop es produeix el traspàs de funcions a la nova empresa pública.

Esquemàticament, els punts i passos a tenir en compte són els següents:

- Definició detallada de mitjans materials per al desenvolupament de l'activitat ( mobiliari, equips informàtics, vehicles, serveis de neteja i manteniment d'instal·lacions, subministraments bàsics, plataformes i eines informàtiques etc.) i si es subcontractaran o si es poden realitzar amb personal propi o "subrogat", en funció dels perfils professionals, o bé amb personal contractat.
- Determinació de Mitjans humans, amb la definició acurada de la plantilla òptima tenint en compte les circumstàncies del servei. Disseny del procés i cronograma per a l'evolució de la situació de partida a la situació de plantilla òptima, amb l'actualització de la relació dels llocs de treball (RLT) si es disposa, valoració dels mateixos i definició d'un Organigrama funcional amb l'assignació de funcions i responsabilitats de la plantilla de cadascuna de les àrees de funcionament, partint de la premissa de la necessitat d'implantar la nova àrea de gestió de serveis de mobilitat. Definició de les necessitats de contractació de personal i procediment jurídic i condicions per dur-ho a terme.
- Implementar el procés de subrogació de personal, si escau, i d'acord amb la normativa sectorial corresponent, i de posada en marxa de tot el procediment amb les corresponents sol·licituds al concessionari de la zona blava per poder disposar de la relació actualitzada i verificada del personal adscrit al centre de treball que s'assumeix i les vies de comunicació als treballadors afectats i subjectes del dret de subrogació i comunicació, si escau, als organismes competents d'ocupació i seguretat social.

- Necessitats de contractació i assistència externa per completar les tasques del personal propi, si així es determinés.
- Mecanismes de coordinació amb la Gerència Econòmica de l'Ajuntament i altres serveis municipal com Intervenció i Secretaria Municipal, així com amb els tècnics municipals de l'ajuntament de Lleida, especialment els del servei de mobilitat.
- Pla Econòmic, amb els mecanismes de gestió pressupostària i comptable i el control intern de processos i control financer, si escau.
- Posar en marxa el procés per a l'assumpció de la gestió dels béns i elements materials afectes al servei i avaluar, si escau, la conveniència d'una possible adscripció dels mateixos a la nova societat mercantil en tant que béns patrimonials. Reversió de la maquinària adscrita al contracte de la zona blava i inventari tècnic sobre l'estat de la mateixa.

### *11.3.2 Determinació de la forma d'encomana de gestió i sobre la naturalesa tributària dels serveis*

S'haurà d'establir la manera en què es durà a terme l'encomana de gestió a la nova societat municipal, com a ens instrumental, en el termes i condicions que es determini, tot avaluant si és més convenient una transferència de la recaptació de la taxa directament a la SML per a la seva gestió o bé que aquesta la segueixi percebent directament l'Ajuntament i se li compensi a la societat pública pels costos de la prestació.

En relació als ingressos, en principi, d'acord amb la naturalesa tributària de la taxa, en tant en quant té caràcter coercitiva (obligatòria) per a tots els conductors per la utilització privativa d'una part de domini públic municipal per part dels particulars, es mantindria la qualificació actualment vigent tot justificant en les memòries justificatives corresponent de l'ordenança fiscal el principi d'equivalència del cost, tot justificant que els ingressos obtinguts aniran a destinats a finançar, en el seu conjunt, actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible al municipi. Per tant, tot i que el prestador pugui ser un explotador privat mitjançant concessió, com ara, com si es tramita el canvi de model de gestió i passa a ser gestionat per ens públic personificat, com una SML, es considera més adequat mantenir el caràcter de taxa, donat que el prestador no es retribuïria directament de la recaptació –vistos els excedents que en general en resulta del servei de zona blava-, sinó d'un percentatge dels ingressos que permeti fer front a les despeses d'operació del servei.



En aquest sentit, ens refer a les notes de l'agència tributaria en relació a les novetats tributàries introduïdes per la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del sector Públic, en relació al següent:

*La Disposición final décima de la Ley 9/2017 introduce en la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido (LIVA) las siguientes novedades, en relación con las operaciones realizadas por entes públicos:*

*Sujeción al IVA:*

*Con efectos 10 de noviembre de 2017, se modifica el número 8º del artículo 7 LIVA con el fin de aclarar las siguientes cuestiones:*

*No están sujetos al IVA las entregas de bienes y prestaciones servicios realizadas directamente y sin contraprestación o mediante contraprestación de naturaleza tributaria por:*

*- Entes públicos que tengan la condición de medio propio personificado del poder adjudicador que haya ordenado el encargo en los términos establecidos en el artículo 32 de la Ley de Contratos del Sector Público (apartado C) del artículo 7.8º)*

*- Entes públicos que dependan íntegramente de una Administración pública (apartado D) del artículo 7.8*

*- Entes públicos que dependan íntegramente de una Administración pública (apartado D) del artículo 7.8º) Ejemplo: Un Ayuntamiento constituye una sociedad mercantil participada al 100 por cien que, actuando en nombre y por cuenta propia, presta el servicio de recogida de basuras. El servicio se financia mediante 2 a) tasas cobradas a los usuarios. Los servicios prestados por la empresa municipal a los usuarios están no sujetos al IVA dada la naturaleza tributaria de la tasa. Hasta el 10 de noviembre de 2017, tales servicios únicamente estaban no sujetos si se prestaban directamente por el Ayuntamiento.*

*(...)*

*No están sujetos al IVA los servicios prestados por entes públicos que tengan la condición de medio propio personificado del poder adjudicador o dependan íntegramente de una Administración pública cuando se lleven a cabo a favor de entes públicos dependientes íntegramente de la misma Administración pública*

### 11.3.3 Anàlisi de les implicacions en l'endeutament global del consistori i possible nova sectorització de la societat

D'acord amb les normatives vigents que regulen l'estabilitat pressupostària i el càlcul del dèficit públic a les administracions públiques (*la Llei Orgànica 2/2012 d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera, a Llei de Racionalització i Sostenibilitat de l'Administració Local, segons la Disposició Addicional Dotzena de la Llei 7/85, de 2 d'abril de Bases de Règim Local i els criteris bàsics derivats del Sistema Europeu de Comptes Nacionals i Regionals (SEC95)*), es pot plantejar la possibilitat, tot avaluant-ne la conveniència, les repercussions i els tràmits que suposa, de tramitar un canvi de l'actual classificació de l'EMU com a entitat considerada, en termes de comptabilitat nacional, en el sector de les administracions públiques per tal si es pogués qualificar d'una societat productora "de mercat" i es pogués incloure en el grup de Societats Financeres o no Financeres, de cara a facilitar la capacitat d'endeutament de l'empresa i fer front a les necessitats d'inversió que implicaria el nou servei sense que el global dels ingressos municipals se'n ressentixin, com ja advertíem en el punt 10.1 del present informe.

El primer pas en l'anàlisi de l'entitat serà determinar quina és l'activitat econòmica que desenvolupa en el transcurs de les seves operacions, de tal manera que serà fonamental discernir amb claredat quina és la realitat econòmica de l'EMU davant la forma jurídica que s'hagi adoptat.

Si l'activitat que duu a terme la societat és la pròpia de l'administració pública, és a dir, la redistribució de renda i riquesa nacional o la producció de béns i/o serveis sense contraprestació dels beneficiaris, la societat es classifica directament com a integrant del sector de les Administracions públiques. També es consideren empreses públiques, denominades "instrumentals", aquelles l'activitat de les quals es limita a la mera execució dels mandats de l'administració titular de la qual depenen.

En canvi, aquelles entitats públiques les operacions de les quals es corresponguin amb una activitat empresarial o comercial en competència directa amb el mercat, i que perceben pagaments com a contraprestació dels béns lliurats o dels serveis realitzats, s'inclourien en el grup de Societats financeres o no financeres.

Per clarificar la naturalesa exacta dels ingressos de l'entitat i poder esclarir si es pot tractar com una societat productora "de mercat" o "no de mercat", cal tenir present els següents supòsits. Ens trobarem en el primer supòsit si les activitats de la societat es financen majoritàriament amb ingressos de mercat (vendes) i en el segon de no ser així. La dificultat radica en el fet que la

normativa estableix que la classificació com a vendes haurà de realitzar-se atenint-se als criteris de comptabilitat nacional (SEC95) pel que caldrà analitzar les diferents fonts d'ingressos de la societat i aplicar la coneguda “regla del 50%”. L'objectiu d'aquesta anàlisi és determinar si l'ingrés percebut prové realment d'una activitat econòmica o pel contrari es tractaria d'impostos o transferències independents de l'activitat empresarial realitzada. Amb la finalitat de dur a terme aquest examen dels ingressos hi ha diversos aspectes a considerar:

Distinció entre vendes i impostos. Les taxes percebudes dels usuaris per la prestació de serveis es consideraran vendes sempre que l'entitat estigui prestant realment el servei pel qual es cobren i el pagament sigui directament proporcional als costos necessaris per a la realització d'aquest.

Si no es donessin aquestes circumstàncies, els pagaments rebuts per la societat es tractarien com a impostos.

Pagaments de les Administracions públiques a les empreses públiques. És necessari analitzar aquest tipus de pagaments per a determinar si es tracta de vendes o simplement són transferències que no guarden relació amb un servei realment prestat o amb els costos de la provisió del mateix segons el que s'estableix en el SEC95 sobre dèficit i deute públic.

Preus econòmicament significatius. Els pagaments de les administracions públiques a les unitats institucionals públiques respecte dels serveis efectius prestats han de considerar-se vendes en aplicar la norma del 50% si els preus són econòmicament significatius, és a dir, són preus que influeixen de manera efectiva en les quantitats que els productors estan disposats a subministrar i els compradors a adquirir

Així doncs, la regla del 50% compara les “vendes” (ingressos de mercat) amb els “costos de producció” de manera que, segons el resultat, l'entitat es podria classificar en productor de mercat o productor no de mercat.

Establert doncs el context, cal fer referència també al procediment que caldria seguir a través dels ens que tenen la competència. D'acord amb el que es disposa per l'article 3 del Reial decret 1463/2007, de 2 de novembre, pel qual s'aprova el reglament de desenvolupament de la Llei 18/2001, de 12 de desembre, d'Estabilitat Pressupostària, en la seva aplicació a les entitats locals les competències corresponen a l'Institut Nacional d'Estadística amb la Intervenció General de l'Administració de l'Estat. En concret, de cara a la inscripció de noves societats o a la modificació

d'aquestes, s'exigeix tot un seguit de documentació i un apartat específic destinat a reflectir i acreditar amb dades reals i actualitzades les fonts de finançament de la Societat als efectes de la seva classificació en termes de Comptabilitat Nacional.

En aquest sentit, i a partir de la documentació aportada per l'Ajuntament fins a la data de tancament del present informe sobre la situació econòmica i financera de l'EMU (que s'ha limitat als comptes abreujats de pèrdues i guanys de l'exercici 2019), no es pot aprofundir en l'anàlisi i el detall sobre la naturalesa exacta dels actuals ingressos de l'entitat i sobre unes hipòtesis de futur en relació a la possible assumptió del servei d'estacionament regulat en superfície i com es gestionarien els ingressos derivats.

#### *11.3.4 Previsió de terminis per fer efectiu un eventual canvi en el model de gestió.*

En relació als possibles terminis per fer efectiva la possible assumptió del servei per part de l'EMU, cal tenir present tots els tràmits i procediments contemplats en l'apartat 11.1 de cara a la constitució de la comissió d'estudi i la preparació i tramitació de la memòria justificativa del canvi de gestió en el marc de l'expedient administratiu de l'Establiment del Servei (sense comptabilitzar la preceptiva informació pública), així com els processos de canvi d'estatuts per adaptar l'objecte social, definició i aprovació d'una nova estructura orgànica i de funcionament dins de l'EMU i RLT, si escau, proposta econòmica i financera... Tampoc podem oblidar les exigències i informes justificatius addicionals (de caire econòmic i d'Intervenció) als que ens hem referit al llarg d'aquest informe sobre les modalitats de gestió directa a través d'ens personificat, com seria l'EMU, i que resumíem en l'apartat 6.4

Els diversos expedients, informes justificatius i tràmits interns, doncs, poden suposar un termini mínim d'entre 5 i 7 mesos, aproximadament.

De forma paral·lela i complementària, tant en aquest supòsit, com el de mantenir la prestació indirecta a través d'un nou contracte de concessió, caldria reactivar el procés, iniciat en el seu dia, de nomenament d'una comissió tècnica per avaluar els béns afectes al servei i susceptibles de ser revertits a l'Ajuntament i també el procés de càlcul i definició de la liquidació de l'actual concessió.

#### **11.4 ALTERNATIVA FINANÇAMENT INVERSIONS EN CAS DE GESTIÓ DIRECTA A TRAVÉS SML**

Tenint en compte les dificultats financeres que tindria l'EMU en cas d'assumir el servei i haver d'executar totes les inversions previstes (principalment la renovació d'un mínim de 150 parquímetres) en el primer any d'implantació, s'han considerat i avaluat per part de PWACS dos alternatives per establir la viabilitat econòmica de l'execució, atenent al propi encàrrec del

present informe per part de l'Ajuntament per tal d'estudiar els pros i contres de la gestió directa mitjançant SML.

A partir d'aquí, amb la hipòtesi 2, s'analitzen dues possibles alternatives per tal de poder fer front a la inversió inicial que requereix l'explotació sense que això afecti els ingressos globals que avui van a les arques municipals:

- A. Mitjançant el canvi progressiu dels parquímetres durant 3 anys, es pot establir un concurs de compra durant els tres exercicis (contracte de subministrament plurianual).
- B. Mitjançant el canvi progressiu dels parquímetres durant 3 anys i en el primer exercici la compra es realitza per Renting.

-CASH FLOW Alternativa B de finançament d'inversions

Taula 90 Anàlisi de la viabilitat de gestió directa a través de SML amb alternativa A de finançament d'inversions

ALTERNATIVA A SML	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>
<b>DESPESES</b>	<b>1.564.534 €</b>	<b>1.593.116€</b>	<b>1.622.243 €</b>	<b>1.651.925 €</b>	<b>1.682.173 €</b>	<b>1.712.998 €</b>	<b>1.744.411 €</b>	<b>1.776.424 €</b>	<b>1.809.049 €</b>	<b>1.842.297 €</b>
Personal	1.293.684 €	1.319.558€	1.345.949 €	1.372.868 €	1.400.326 €	1.428.332 €	1.456.899 €	1.486.037 €	1.515.757 €	1.546.073 €
Despeses explotació	270.850 €	273.558€	276.294 €	279.057 €	281.847 €	284.666 €	287.512 €	290.387 €	293.291 €	296.224 €
<b>INVERSIÓ</b>	<b>- 436.981 €</b>	<b>- 436.981€</b>	<b>- 436.981 €</b>			<b>- 280.115 €</b>				
FLUXOS DE CAIXA	2.498.485 €	2.469.902€	2.440.776 €	2.848.075 €	2.817.827 €	2.506.887 €	2.755.589 €	2.723.576 €	2.690.951 €	2.657.703 €
<b>VAN</b>	<b>16.106.884€</b>									
Taxa descompte	10%									

-CASH FLOW Alternativa B de finançament d'inversions

Taula 91 Anàlisi de la viabilitat de gestió directa a través de SML amb alternativa B de finançament d'inversions

ALTERNATIV A B SML	ANY 1	ANY 2	ANY 3	ANY 4	ANY 5	ANY 6	ANY 7	ANY 8	ANY 9	ANY 10
<b>INGRESSOS</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>	<b>4.500.000€</b>
<b>DESPESES</b>	<b>1.682.955 €</b>	<b>1.711.527 €</b>	<b>1.740.643€</b>	<b>1.770.315 €</b>	<b>1.800.553 €</b>	<b>1.711.940 €</b>	<b>1.743.343 €</b>	<b>1.775.345 €</b>	<b>1.807.959 €</b>	<b>1.841.196 €</b>
Personal	1.293.684 €	1.319.558 €	1.345.949 €	1.372.868 €	1.400.326 €	1.428.332 €	1.456.899 €	1.486.037 €	1.515.757 €	1.546.073 €
Despeses explotació	270.850,00 €	273.558 €	276.294 €	279.057 €	281.847 €	284.666 €	287.512 €	290.387 €	293.291 €	296.224 €
Renting	119.427 €	119.427 €	119.427 €	119.427 €	119.427 €					
<b>INVERSIÓ</b>		<b>- 383.222 €</b>	<b>- 383.222 €</b>			<b>- 280.115 €</b>				
FLUXOS DE CAIXA	2.816.039 €	2.404.235 €	2.375.108 €	2.728.648 €	2.698.400 €	2.506.887 €	2.755.589 €	2.723.576 €	2.690.951 €	2.657.703 €
<b>VAN</b>	<b>16.136.237 €</b>									
Taxa descompte	10%									



Aquesta alternativa està calculada amb un renting de 450.000€ més Iva per 5 anys, que s'aplica a la compra el primer any de parquímetres de les zones amb més ocupació i, la resta es renovaria el segon i tercer any amb els excedents del servei. El renting tindria un cost de 8.225€ al mes + IVA.

## **11.5 PASOS I PROCEDIMENTS EN CAS QUE S'OPTÉS PER MANTENIR L'ACTUAL MODEL DE GESTIÓ INDIRECTA**

En cas que es decidir mantenir l'actual model de gestió indirecta mitjançant concessió, seria necessari iniciar l'expedient de contractació, segons l'estipulat en la LCSP:

Actuacions preparatòries del contracte de concessió de serveis:

1. **Inici de l'expedient de contractació** motivant la necessitat del contracte (article 116.1 LCSP). S'ha d'assenyalar que la justificació d'aquesta necessitat (en els termes exigits per l'article 28 LCSP) queda substancialment acreditada en la comparació de les formes de gestió realitzada prèviament.
2. **Realització i aprovació d'un estudi de viabilitat econòmica i financera del servei.**

El contingut mínim de l'Estudi de Viabilitat s'indica en l'article 247 de la LCSP que es troba emmarcat dins del Capítol corresponent al contracte de concessió d'obres (Títol II, Capítol II, Secció 1a). En el cas de contractes de concessió de serveis, no tots els epígrafs assenyalats en aquest article seran d'aplicació. Al nostre parer, el contingut mínim de l'Estudi de Viabilitat, per tant, hauria de ser el següent:

- Una justificació dels avantatges quantitatius i qualitatius que aconsellen la utilització d'aquest contracte davant d'altres tipus contractuals.
- El valor actual net de totes les inversions, costos i ingressos del concessionari amb l'objectiu d'avaluar el risc operacional, així com els criteris per a valorar la taxa de descompte.
- L'impacte de la concessió en matèria d'estabilitat pressupostària.

Exposició pública del mateix pel termini d'un mes.

3. **Redacció de l'Expedient Acreditatiu de Conveniència i Oportunitat,**

S'ha de tenir en compte en aquest punt el disposat per la DA 3z.5 LCSP, que obliga a la tramitació conjunta de l'estudi de viabilitat o estudi de viabilitat economicofinancera amb l'expedient

acreditatiu de l'oportunitat i conveniència de la mesura d'acord amb l'article 86.1 LBRL considerat en relació amb l'article 97 TRRL i preceptes corresponents del RSCL.

4. **Avantprojecte de construcció i explotació de les obres.** En cas que el contracte compregui l'execució d'obres, la tramitació anirà precedida, de l'elaboració i aprovació administrativa de l'Avantprojecte de construcció i explotació de les obres que resultin necessàries.

Exposició pública durant el termini d' 1 mes

5. **Redacció de plecs.** Els plecs de clàusules administratives particulars i de prescripcions tècniques s'elaboraran en els termes establerts per l'article 285.1 LCSP i hauran de fer referència, almenys, als següents aspectes:
  - Objecte del contracte
  - Condicions de prestació del servei i, en el seu cas, fixaran les tarifes que haguessin d'abonar els usuaris, els procediments per a la seva revisió, i el cànon o participació que s'hagués de satisfer a l'Administració.
  - Regularan també la distribució de riscos entre l'Administració i el concessionari en funció de les característiques particulars del servei, si bé en tot cas el risc operacional li correspondrà al contractista.
  - Definiran els requisits de capacitat i solvència financera, econòmica i tècnica que siguin exigibles als licitadors.
  - Preveuran també la possibilitat de que es produeixi la cessió del contracte.

En relació als terminis que es contemplan per tal de poder tenir en licitació el nou contracte de concessió, sense comptabilitzar els períodes preceptius d'informació pública de l'estudi de viabilitat i altres tràmits interns de cara a l'aprovació de l'expedient, i tenint en compte que en els supòsits plantejats no es requeriria d'avantprojecte d'obres, la previsió estaria entre 3 i 5 mesos, aproximadament, tenint en compte que bona part dels plecs tècnics i la documentació complementària ja està preparada. De forma paral·lela i complementària, tant en aquest supòsit, com el de mantenir la prestació indirecta a través d'un nou contracte de concessió, caldria reactivar el procés, iniciat en el seu dia, de nomenament d'una comissió tècnica per avaluar els béns afectes al servei i susceptibles de ser revertits a l'Ajuntament i també el procés de càlcul i definició de la liquidació de l'actual concessió

## 11.6 PROPOSTA DE CARA A UNA CONCESSIÓ DE SERVEIS DE L'APARCAMENT REGULAT

Tot i no formar part de l'objecte del present estudi, ja que aquesta anàlisi detinguda es circumscriuria a l'Estudi de Viabilitat previ al contracte de concessió (i que haurà de definir la durada de la mateixa en funció de la recuperació de les inversions plantejades i les tarifes a aplicar), i a falta de disposar de les dades actualitzades dels costos de personal adscrits al servei, es podria plantejar un contracte de concessió amb risc de demanda per al servei d'estacionament regulat de la ciutat de Lleida, amb les següents premisses orientatives:

- Concessió a 5 anys amb el canvi de totes les maquinàries (150) i la subrogació de tot el personal detallat en les hipòtesis.
- Amortització total de les inversions durant la vigència del contracte de concessió, quedant de la següent manera:

*Taula 92 Proposta d'inversions en una eventual concessió per a regular el servei d'aparcament a Lleida*

NVERSIONS	UDS	PREU UNITARI	TOTAL ANUAL
Expedadors	150	5.250,00 €	787.500,00 €
Posada en marxa i formació		10.800,00 €	10.800,00 €
Stock	3%	787.500,00 €	23.625,00 €
Instal·lació	150	200,00 €	30.000,00 €
Senyalització vertical	300	200,00 €	60.000,00 €
Plataforma i integració APP			9.000,00 €
Terminals i impressores	30	750,00 €	22.500,00 €
Vehicles		140.000,00 €	140.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS</b>			<b>1.083.425,00 €</b>

A diferència del cas de la prestació directa, la durada de la concessió per gestió indirecta del servei no pot ser il·limitada. L'actual Llei de Contractes del Sector Públic (LCSP), estableix, en el seu article 29.6 el següent:

*“Los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios tendrán un plazo de duración limitado, el cual se calculará en función de las obras y de los servicios que constituyan su objeto y se hará constar en el pliego de las cláusulas administrativas particulares.*

*Si la concesión de obras o de servicios sobrepasara el plazo de cinco años, la duración máxima de la misma no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario*

recupere las inversiones realizadas para la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.

Las inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vida de la concesión.

En cualquier caso, la duración de los contratos de concesión de obras o de concesión de servicios a la que se refiere el segundo párrafo del presente apartado, no podrá exceder, incluyendo las posibles prórrogas, de:

- a) Cuarenta años para los contratos de concesión de obras, y de concesión de Servicios que comprendran la ejecución de obras y la explotación del Servicio.
- b) Veinticinco años en los contratos de concesión de Servicios que comprendran la explotación de un Servicio no relacionado con la prestación de Servicios sanitarios”

És per això que es proposa l'opció de durada de 5 anys i l'amortització de les inversions dins del mateix període, amb les següents amortitzacions anuals:

Taula 93 Estimació d'amortitzacions en una eventual concessió de l'aparcament regulat a Lleida

AMORTITZACIONS	ANYS	IMPORT TOTAL ANUAL
Expenedors	5	157.500,00 €
Posada en marxa i formació	5	2.160,00 €
Stock	5	4.725,00 €
Instal·lació	5	6.000,00 €
Senyalització vertical	5	12.000,00 €
Plataforma i integració APP	5	1.800,00 €
Terminals i impressores	5	4.500,00 €
Vehicles	5	28.000,00 €
<b>TOTAL INVERSIONS INICIALS</b>		<b>216.685,00 €</b>

- Els costos són els detallats a la hipòtesi 2.
- Resum valor del contracte:

Taula 94 Estimació dels costos de la proposta plantejada per a una eventual concessió de l'aparcament regulat a Lleida

COSTOS	IMPORT
Personal	1.176.076,67 €
Despeses directes explotació	204.440,00 €
Despeses indirectes 10%	20.444,00€

COSTOS	IMPORT
Amortitzacions	216.685,00 €
<b>TOTAL COSTOS</b>	<b>1.617.645,67 €</b>
Despeses Generals 8%	129.411,65 €
<b>TOTAL COSTOS ANUALS</b>	<b>1.747.057,32 €</b>
IVA 21%	366.882,04 €
<b>TOTAL CONTRACTE</b>	<b>2.113.939,36 €</b>

- D'acord amb les hores ocupades regularment, es calcula un cost (sense iva) per hora ocupada de 0,36€

A partir d'aquestes variables la proposta seria tramitar un contracte de concessió a 5 anys on s'acrediti el risc de demanda, vinculant la retribució del concessionari a partir de 0,36€ per hora ocupada i que, en el procés de contractació, l'empresa oferirà la seva proposta de remuneració a partir de 0,36€ i a la baixa obligatòriament.

En aquesta proposta l'empresa assumeix el risc operacional en funció de l'ocupació real de les places regulades.

### 11.7 LA NECESSÀRIA FISCALITZACIÓ, CONTROL I SEGUIMENT DE LES CONCESSIONS

En el cas de mantenir l'actual model de gestió indirecta, hem de recordar que més enllà del que prevegin els plecs i el contracte que regeixin el servei en qüestió, les normes supletòries de règim local, la llei i reglaments d'hisendes locals i la llei de Contractes avalen abastament la capacitat fiscalitzadora de l'Administració, especialment en tot allò que fa referència al control financer permanent. En virtut de dites normatives l'Ajuntament té la potestat de fiscalitzar la gestió del contractista en tot moment, podent inspeccionar el servei, obres i instal·lacions i recaptant tota la documentació i informació relacionada amb l'objecte de la concessió i amb el compliment dels termes del contracte, els plecs i la normativa sectorial d'aplicació.

En el cas de la prestació de serveis públics, l'instrument específic per dur-ho a terme és l'auditoria pública de l'activitat del sector públic local –tant si es presta de forma directa com de forma indirecta-, i que podem distingir entre auditories de compliment i operatives, que s'encarreguen del control d'execució del contracte i del servei, i les auditories destinades a verificar la qualitat en la prestació del servei.

En aquest sentit, segons Cosculluela Montaner (1999), l'ordenament jurídic atribueix diferents potestats i prerrogatives a l'administració contractant per tal de "garantir l'interès públic objecte

*del contracte, que en el cas dels contractes de concessió administrativa de concessió administrativa es materialitzarà en el bon funcionament del servei públic, objecte del contracte de concessió administratiu". Martínez Marín (1990) destaca dos principis, com són la continuïtat i la regularitat, que justifiquen els poders de policia que li atorga a l'Administració l'ordenament jurídic per tal de garantir el bon funcionament dels serveis públics.*

Altes especialistes es refereixen explícitament a les formes de gestió indirecta de serveis públics, configurats principalment com a "concessió administrativa", i recorden que el "servei públic està sempre subjecte a les potestats de direcció, control, inspecció i sancionadora del contracte per part de l'Administració titular del servei, que és qui té les competències administratives de vigilar el compliment del contracte, i aquesta és una facultat irrenunciable (art. 233 c) i 238 del ROAS)" –Maria Petra Sáiz Anton, interventora i presidenta del CSITAL de Catalunya, 2018-. Aquesta mateixa autoria es refereix al contingut de l'auditoria operativa, que afecta de ple les concessions administratives, i que hauria de permetre, mitjançant un examen sistemàtic i objectiu de les operacions i procediments de l'activitat, i a través d'un control d'eficàcia, d'acord amb els principis de racionalitat economicofinancera i de bona gestió, "verificar el grau de compliment dels objectius programats, el cost i rendiment dels serveis de conformitat amb els principis d'eficiència, estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera en l'ús dels recursos públics locals".

És a dir son diverses les disposicions normatives corresponents (tant de regulació de contractes del servei públic, com les de règim local i el reglament de les corporacions locals) que consagren la potestat municipal per a la direcció, el control i seguiment dels contractes i concessions de serveis públics.

## **12 CONCLUSIONS**

Com hem vist en l'anàlisi dels tres escenaris d'explotació que s'han estudiat al llarg del present informe per part de **PWACS** per projectar el servei futur d'estacionament regulat de vehicles a la via pública amb limitació horària a la ciutat de Lleida (amb 4.600 places d'aparcament), i determinar-ne la seva viabilitat econòmica i la sostenibilitat del servei en funció dels diferents models en què es poden prestar els serveis públics (gestió directa vs gestió indirecta), se n'extreuen les següents conclusions:

- 1) Des del punt de vista econòmic i en funció dels resultats exposats, es pot concloure que el servei d'aparcament regulat és rendible i genera excedents econòmics en totes les seves

modalitats de gestió estudiades, donat que els elevats ingressos que genera són suficients per poder cobrir, amb escreix, els costos operatius i les necessitats d'inversió que s'han plantejat per assolir els nivells de qualitat requerits per a una ciutat com Lleida, i que principalment es centren en la renovació dels parquímetres i en la implantació de les darreres novetats tecnològiques per tal d'automatitzar i digitalitzar tant l'operativa de gestió com l'accés de la ciutadania als serveis oferts. Tot i això, els millors resultats els produeix la gestió indirecta mitjançant concessió i en segon lloc la gestió directa a través d'ens personificat com és la Societat Mercantil Local, tal i com es resumeix en el punt 7.7.

- 2) Des del punt de vista de l'anàlisi d'altres criteris multivariants, tenint en compte que en un estudi de models de gestió que pretén determinar la idoneïtat d'aquests també s'han de tenir en compte i sopesar altres aspectes i factors que, per bé que no permeten una quantificació econòmica de forma literal, sí tenen un impacte sobre l'eficiència, la sostenibilitat financera i ambiental, la capacitat de finançament de futures inversions, l'eficiència en l'assignació de recursos i en l'operativa del servei o la necessària flexibilitat i capacitat d'adaptació davant els canvis tecnològics, a més del necessari control i transparència en l'administració de recursos públics, s'incorpora al punt 10.1 un resum i taula Dafo dels pro i contres de cadascuna de les modalitats de gestió analitzades al punt Això és la gestió directa a través de la pròpia Entitat Local o Organisme Autònom o a través de SML, i la gestió indirecta a través de concessió. En referim, per tant, a factors de caire financer, laboral, social, organitzatiu i de participació ciutadana que influeixen en la presa de decisió sobre l'elecció del model més eficient i que sigui més sostenible. A continuació reproduïm la taula final resum sobre la comparativa dels criteris multivariants.

### GESTIÓ DIRECTA (EL/OA-SML)

<b>EXT INTERN</b>	<b>Fortaleses</b>	<b>Debilitats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsabilitat i transparència.</li> <li>- Major proximitat al ciutadà.</li> <li>- Major control directe</li> <li>- Sense ànim de lucre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Especialització tècnica limitada.</li> <li>- Falta de protocols i procediments.</li> <li>- Falta de flexibilitat i agilitat per a la contractació de personal, assignació de tasques..</li> <li>- Majors costos d'estructura a la llarga</li> </ul>
<b>EXT ERN</b>	<b>Oportunitats</b>	<b>Amenaces</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ingressos directes per a les arques municipals.</li> <li>- Menor càrrega impositiva (IVA i Impost Societats bonificat al 99%)</li> <li>- Participació ciutadana en la presa de decisions i seguiment</li> <li>- Increment d'empreses que presten serveis complementaris i que son subcontractats per dur a terme la prestació</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Necessitats imprevistes per l'evolució tecnològica en el sector i necessitats renovació i inversió.</li> <li>- Accés a finançament (menys en SML)</li> <li>- Limitacions a les inversions d'implantació i capacitat d'endeutament per la consolidació del global d'endeutament municipal. (en detriment d'altres serveis públics en el primer any d'implantació del servei– caixa única)</li> </ul>
---	--

### GESTIÓ INDIRECTA (CONCESSIÓ)

<b>INTERNS</b>	<b>Fortaleses</b>	<b>Debilitats</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Transferència de risc d'explotació,</li> <li>- Major experiència i coneixement especialitzat del sector (Know-how).</li> <li>- Alta qualificació del personal operari.</li> <li>- Sistemes i procediments implantats.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Benefici del contractista.</li> <li>- Transparència limitada en la gestió, en la rendició de comptes i en la participació</li> <li>- Costos per impostos imputables al servei, (IVA i impost de societats)</li> </ul>
<b>EXTERNOS</b>	<b>Oportunitats</b>	<b>Amenaces</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Major disponibilitat i accés a les darreres Innovacions tecnològiques,</li> <li>- Optimització dels recursos i agilitat en la contractació de personal, serveis, compres, economia d'escala en adquisicions...</li> <li>- Més fàcil accés a finançament.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incompliment de les obligacions contractuals.</li> <li>- Augment de l'exigència interna de l'assoliment d'objectius amb el menor temps i cost possibles → posar en risc la qualitat.</li> <li>- La creixent demanda ciutadana en favor de la gestió pública dels recursos</li> </ul>

D'aquest estudi, en resulta més avantatjosa l'alternativa de mantenir l'actual model de gestió indirecta mitjançant concessió. En destaquem els principals punts forts en cadascuna de les dues modalitats:

- **Les limitacions financeres i disminució de fluxos de caixa en casa de la gestió directa a través de SML** (en aquest cas una societat ja creada i en funcionament com és l'Empresa Municipal d'Urbanisme), en tant en quant el primer any de funcionament del servei la renovació del global de parquímetres que plantegen els serveis tècnics (un mínim de 150 màquines) implicaria unes inversions inicials considerables que obligarien a reduir en més de 700.000 euros els ingressos que avui renta al consistori l'explotació de la zona blava, i la possibilitat de recórrer a l'endeutament és complicat tenint en compte la situació econòmica que viu l'Ajuntament (amb un PEF vigent i un pla d'ajust financer en elaboració donat l'elevat endeutament, del 98%).



- **Dificultats operatives, d'accés al coneixement del servei i menys agilitat en les compres i contractacions per part de la gestió directa.** Des del punt de vista organitzatiu, la gestió indirecta pot resultar més positiva en tant en quant els operadors privats disposen del coneixement del servei i resulten més àgils de cara a l'operativa, la capacitat de resposta davant de la menor flexibilitat que pateix l'administració pública i els seus ens vinculats a l'hora de la contractació de personal o l'adquisició de béns i serveis. Igualment es pot considerar un avantatge el fet que el concessionari pot gaudir d'economies d'escala pel fet que els operadors d'aquest sector solen estar implantats en altres ciutat, tot i que tampoc es pot quantificar la rebaixa econòmica que suposaria una compra de maquinària i equips als fabricants per part de l'EMU mitjançant licitació pública.
- **Major facilitat i accés dels explotadors privats a les innovacions tecnològiques i a la digitalització de processos que s'estan imposant en la gestió dels serveis vinculats a la mobilitat** en un marc de "smart cities", del tal manera que les empreses del sector poden respondre d'una manera més eficient a les noves necessitats tecnològiques que ja s'estan implantant en els serveis de mobilitat i aparcament a la via pública, gràcies una major facilitat d'accés al *know how*.
- **Amb una explotació mitjançant el propi ajuntament o l'empresa pública municipal no es persegueix assolir un benefici empresarial** – com sí passa amb la gestió indirecta- per la qual cosa si es mantenen els nivells d'exigència i qualitat requerits, l'eficiència que aquesta pugui assolir en la minimització de costos operatius i en l'assignació de recursos s'hauria de traslladar a l'usuari final, que és el ciutadà.
- **La gestió directa garanteix major transparència, fiscalització i participació ciutadana envers un servei públic.** En aquest aspecte, la gestió directa –tant per entitat local com per SML- proporciona major transparència i responsabilitat, creant un entorn de confiança en el qual promocionar l'accés lliure a la informació, la comunicació oberta i la participació de tots els professionals en la presa de decisions, davant de les mancances que tradicionalment pateixen els concessionaris privats per rendir comptes, facilitar informació als ajuntaments i assegurar la imprescindible tasca de fiscalització al titular del servei.
- **La tramitació d'un canvi de model de gestió (de l'actual gestió indirecta que es manté a la ciutat des de l'any 1985 a una gestió directa a través de SML)**

**requereix d'una tramitació més complexa i requereix justificacions addicionals sobre la rendibilitat i conveniència de la seva elecció**, d'acord amb els procediments establerts per la normativa i que convindria complementar amb l'Establiment del Servei de l'estacionament regulat, que mantenir l'actual sistema de prestació.

De la combinació de les fortaleeses i les oportunitats descrites i desenvolupades sorgeixen les potencialitats que assenyalen les línies d'actuació de cara a que els responsables de l'Ajuntament de Lleida puguin escollir la modalitat de gestió del servei d'aparcament regulat en superfície no només més rendible, sinó també la que pot resultar més sostenible i adequada a les necessitats del municipi de Lleida. No podem oblidar, si ens cenyim estrictament a l'explotació de l'anomenada "zona blava", la creixent tendència, especialment a Catalunya, a recuperar i internalitzar l'explotació de determinats serveis públics que tradicionalment s'havien gestionat per part d'operadors privats, especialment aquells com els dels aparcaments que no requereixen tantes inversions en renovacions i infraestructures com és l'abastament d'aigua o aquells altres amb molt impacte ciutadà i amb un pes preponderant del personal, com la neteja viària o la recollida d'escombraries.

Igualment, el context del municipi i les circumstàncies de funcionament del propi consistori, ara i també en el passat, són factors a tenir en compte, per això en l'epígraf 10.3 hem volgut fer un breu recull sobre com s'han explotat tradicionalment els serveis públics des de la Paeria, veient que les experiències de gestió directa no han estat sempre reeixides.

En aquests moments l'Ajuntament, com molts altres municipis de dimensions similars a tot l'Estat, està impulsant polítiques per avançar cap un model més global de la mobilitat, amb una gestió integral dels diversos serveis que impacten sobre els modes de desplaçament a les ciutats i amb la necessitat urgent de traslladar a l'operativa diària i a la millora de la qualitat de vida de la ciutadania els avantatges d'unes innovacions tecnològiques i unes eines digitals que han de permetre convertir aquests ciutats en autèntiques "smart cities" a curt i mig termini.

Per tant, en aquest context i amb les premisses i circumstàncies plantejades, es considera convenient posar sobre la taula la possibilitat d'implantar l'alternativa definitiva que finalment s'adopti per explotar de l'aparcament regulat de zona blava en diversos "tempos" o fases, mentre s'acaba de planificar i avaluar amb major profusió un escenari de gestió conjunta i integral dels diversos serveis de mobilitat que presta la ciutat (zona blava, aparcaments soterrats, aparcaments dissuasius, reserves d'estacionament, transport públic, control

automatitzat del transit, regulació dels element de control i de limitació de la velocitat, entre d'altres) i es preparen i adeqüen les estructures municipals del consistori i dels seus ens empresarials per assumir, si així es considera, una eventual internalització d'aquestes prestacions. Mentrestant, un dels escenaris possibles passaria per tramitar forma immediata un contracte de concessió de serveis de curta durada (com el que s'avança a grans trets en aquest mateix informe), amb un risc operacional real per al concessionari i amb un control estricte de les prescripcions establertes, que permeti posa fi a la situació de provisionalitat actual del servei, amb una pròrroga tàcita des del 2016 que suposa un deteriorament evident de la qualitat de la prestació per la manca d'inversions i renovacions i l'envelliment dels equipaments.

Finalment, i en relació al servei de grua (arrossegament de vehicles) i de dipòsit, que s'ha analitzat amb un criteri diferenciat per les especificitats pròpies del servei –absència de risc operacional per part de l'explotador i caràcter estructuralment deficitari si es volen atendre els requisits d'una prestació 24 hores/365 dies-, es planteja una contractació a banda per l'explotació tot considerant la modalitat contractual més idònia per la gran inversió que es necessita per tal de legalitzar les instal·lacions municipals actual al polígon del Segre.



**MADRID (SEU CENTRAL)**

Calle Guzmán El Bueno, 133 (Edificio  
GERMANIA), Bajo.

28003 Madrid (España)

Tel +34 911 92 35 35

**DELEGACIÓ BARCELONA**

Business Center Av. Josep Tarradellas, 38

08029 Barcelona

Tel +34 93 249 13 24