

Aprovat per l'Ajuntament Ple
en sessió de data 26 de gener de 2024
En dono fe,
El Vicesecretari de l'Ajuntament de Lleida,
en funcions de Secretari General



Ajuntament de Lleida

MEMÒRIA I PROJECTE D'ESTABLIMENT DEL SERVEI PER A LA
**GESTIÓ DE L'APARCAMENT SOTERRAT DE
SANT JOAN AL MUNICIPI DE LLEIDA**

GENER 2024

REDACTOR: SECCIÓ DE CONCESSIONS



ÍNDEX

1. PREÀMBUL	3
2. OBJECTE	6
3. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA DE LES NECESSITATS SOCIALS DEL SERVEI.....	6
4. CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES DEL SERVEI.....	8
5. OBRES, BENS I INSTAL·LACIONS NECESSÀRIES PER LA PRESTACIÓ	11
6. ESTUDI ECONOMIC-FINANCER DE LES TARIFES A PERCEBRE PELS USUARIS .	13
7. RÈGIM ESTATUTARI DELS USUARIS.....	15
8. AVALUACIÓ INICIAL DE LA REPERCUSSIÓ ECONÒMICA DE L'ACTIVITAT PROJECTADA.....	16
9. FORMA DE GESTIÓ MÉS EFICIENT I SOSTENIBLE.....	17
10. CONCLUSIÓ	19



1. PREÀMBUL

Segons acord de Ple de data 24 de maig de 1973, es va aprovar el “Pliego de condiciones para la construcción y explotación de un aparcamiento público subterráneo, en la Plaza de España de la Ciudad de Lérida.”

El 28 de gener de 1974 es va adjudicar el concurs per a la construcció i explotació d'un aparcament públic soterrani a la Plaça Sant Joan de la ciutat de Lleida, a l'empresa APARCAMIENTOS LERIDA, SA. per un termini de 50 anys. La societat concessionària actual és INTERPARKING LLEIDATANA, S.A.

Així doncs, està previst que finalitzi la concessió i cal regular la nova situació a la finalització del contracte. L'Ajuntament ha de tramitar l'expedient corresponent a l'establiment de l'aparcament soterrat com un servei públic de competència local, on l'Ajuntament declara que vol prestar i assumir com a propi, i en quines condicions i circumstàncies 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.

En quan a la competència municipal en matèria d'aparcament de vehicles, l'article 25.2 d) LRBRL i l'article 66.3 TRLMRL atorguen als municipis competències en matèria d'infraestructura viària i altres equipaments de la seva titularitat i en matèria d'ordenació del trànsit de vehicles i de persones en les vies urbanes; i l'article 7 b) del Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, determina com a competència municipal la regulació mitjançant ordenança municipal de circulació, dels usos de les vies urbanes, fent compatible l'equitativa distribució dels aparcaments entre tots els usuaris amb la necessària fluïdesa del trànsit rodat i amb l'ús de vianants dels carrers, així com l'establiment de mesures d'estacionament limitat, per tal de garantir la rotació dels aparcaments, prestant especial atenció a les necessitats de les persones amb discapacitat que tenen reduïda la seva mobilitat i que utilitzen vehicles, tot això a fi d'afavorir-ne la integració social.

En aquest sentit, els articles 80 a 93 de l'Ordenança de Mobilitat de Lleida regulen el règim d'estacionament de vehicles, preveient l'article 84.1 d'aquesta Ordenança la possibilitat de la instal·lació i explotació de garatges i aparcaments col·lectius de titularitat pública.

En el cas de l'aparcament soterrat caldria plantejar el 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 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).



Independentment del model de gestió del servei, cal 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.

2. OBJECTE

És objecte del present document descriure el projecte d'establiment del servei per a la gestió de l'aparcament soterrat de Sant Joan al municipi de Lleida. Concretament, aquest projecte justificarà les necessitats socials del servei, de manera que es reconegui la importància de gestionar de forma òptima la prestació. Així mateix, es descriuran les característiques tècniques del servei, incloent les obres, béns i instal·lacions necessàries; així com es desenvoluparà la forma de gestió més eficient i sostenible.

A més, aquest document contindrà un estudi economicofinancer de les tarifes a percebre pels usuaris i la seva proposta justificada de revisió; el règim estatuari dels usuaris i una avaluació inicial de la repercussió econòmica de l'activitat projectada en base al que estableix l' *article 7. Principi d'eficiència en l'assignació i utilització de recursos públics* de la Llei Orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera.

3. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA DE LES NECESSITATS SOCIALS DEL SERVEI

Lleida és un municipi amb una població d'uns 140.797 habitants censats el 2022. El seu terme municipal té una extensió de 211,70 km², aproximadament. És la capital de la província i per tant, és una ciutat de referència en matèria d'assistència hospitalària, centres educatius, administració, oferta cultural i d'oci, etc. L'àrea d'influència comercial de Lleida és de 497.678 habitants.

La ciutat està ben comunicada per carreteres, autopista i autovies. L'A-2 i l'AP-2 l'uneixen amb Madrid, Saragossa, Barcelona i Tarragona, l'autovia A-22 amb Osca i l'A-14 amb Vielha. En matèria de transport públic, té una important estació ferroviària de la qual parteixen trens d'alta velocitat, llarga distància, regionals i rodalies. Des de la seva estació d'autobusos surten diverses línies interurbanes que la connecten amb pràcticament tots els pobles i ciutats del seu voltant. Pel que fa a mobilitat interna, compta amb una xarxa d'autobusos urbans de 23 línies. Des de gener de 2010, està en funcionament l'aeroport de Lleida-Alguaire, ubicat a 15 km de la Ciutat.



En ciutats amb gran densitat de població, com és el cas de la ciutat de Lleida, es fa imprescindible gestionar l'espai públic per garantir la convivència dels diferents models de mobilitat. L'espai públic és un recurs escàs i, per tant, només des de la visió global del territori disponible es pot garantir un nivell de servei adequat a les necessitats dels diferents usuaris.

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

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

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

En termes de mobilitat de la ciutat, desenvolupar aparcaments soterrats permet:

- Una reducció important del trànsit d'agitació a la recerca d'aparcament, que en les vies principals de les ciutats pot representar fins al 15% del trànsit total i que segurament serà superior en les ciutats més densament poblades i en les vies secundàries.
- Facilitar l'accés a zones comercials, en incrementar l'oferta d'estacionaments.
- Incrementar automàticament les possibilitats dels residents de disposar plaça d'aparcament.
- Millorar la seguretat de la mobilitat dels vianants i dels conductors de tot tipus de vehicles, essent un dels seus efectes previsibles la reducció de l'accidentalitat.



- Regular l'accés dels forans en vehicle privat a les zones més congestionades reduint la pressió d'estacionament a la via pública i possibilitant la recuperació d'espais pel vianant.
- Direccionar la demanda cap al tipus d'oferta més adient (centre/perifèria, via pública/fora via pública, zones d'alta/baixa rotació) mitjançant tarifes coordinades entre les diferents ofertes d'estacionament.
- Augmentar l'aprofitament de l'estacionament a la via pública (des de la càrrega i descàrrega a les zones per a forans o residents)

En termes absoluts, la incorporació a la gestió municipal de l'aparcament soterrat de Sant Joan pot implicar a pocs usuaris en número, però el seu efecte és significatiu.

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

4. CARACTERÍSTIQUES TÈCNIQUES DEL SERVEI

El servei d'estacionament de vehicles soterrat es prestarà en el subsol d'una zona de domini públic: la plaça Sant Joan i carrer Saragossa.

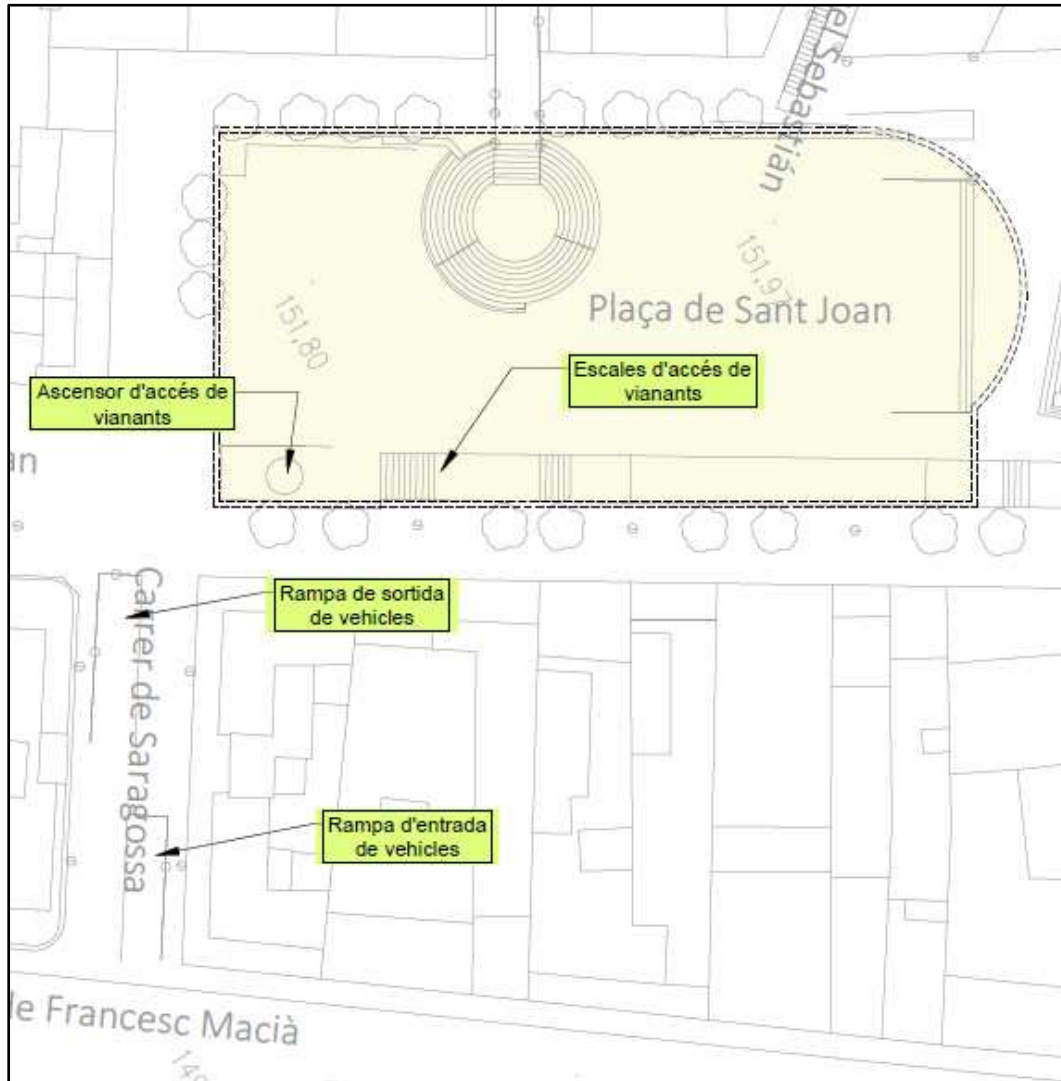
Es tracta d'un aparcament soterrat compost per tres plantes de planta rectangular de 63,5 x 32 x 5 m. A la planta -2 hi ha un accés per vehicles cap un pàrquing soterrat que pertany a l'edifici situat a la Plaça St Joan nº 6, 7 i 8 i un accés per vianants cap al museu municipal annex. El nombre total de places de l'aparcament soterrat és de 230.

L'accés dels vehicles a l'aparcament es realitza des de Rambla Ferran pel carrer Saragossa. En aquest carrer hi ha les rampes d'entrada i sortida pels vehicles. Les rampes desemboquen a la planta -1.

La comunicació entre plantes es realitza a través d'una rampa helicoidal unidireccional d'un sol carril situada en l'extrem oposat als accessos de vehicles.

L'accés de vianants està situat en un dels extrems de la plaça Sant Joan, costat riu. Consta d'una escala que comunica totes les plantes i un ascensor.

Les instal·lacions disposen de: serveis, cabina de control i sales d'instal·lacions (ventilació, antiincendis, etc...).



L'aparcament soterrat està inscrit en el Registre de la Propietat de Lleida número 1, amb les següents dades:

Dades registrals de la finca: finca inscrita en el Registre de la Propietat de Lleida núm. 1, Tom 959, Llibre 447, Foli 84, finca registral núm. 38671.

Descripció registral: "URBANA: Concessió administrativa per a la construcció i explotació d'un aparcament públic de vehicles soterrani, en la plaça d'Espanya, avui plaça Sant Joan, d'aquesta ciutat de Lleida, i accessos pel carrer Saragossa, essent les característiques físiques de l'aparcament les de setanta per trenta metres, longitud-amplada, en les seves dimensions, màximes, apart els accessos del carrer Saragossa que ocupen una superfície de dos-cents noranta-dos metres quadrats."



Dades cadastrals de la finca: referència cadastral 2400101CG0029G0001IQ.

Naturalesa de la finca: bé de domini públic.

Valoració cadastral de la construcció: 319.010,09 €.

Càrregues: Concessió administrativa: La finca número 38.671 de Lleida, està gravada amb una concessió administrativa a favor de l'entitat "Aparcamientos de Lérida, SA.", avui denominada "Leridana de Aparcamientos, SA", per a l'explotació de l'aparcament soterrani situat en la plaça Sant Joan de Lleida, amb accés pel carrer Saragossa; del tenor següent: "La duració de la concessió és de 40 anys, a comptar des de l'adjudicació, és a dir, del 28 de gener de 1974, prorrogat fins 50 anys. "A la finalització de la concessió, sigui quina sigui la causa d'extinció de la mateixa, la totalitat de les obres i instal·lacions dels aparcaments revertiran a l'Ajuntament de Lleida, en perfecte estat de conservació i funcionament i lliures de qualsevol classe de càrrega o gravamen". Constituïda en escriptura atorgada davant el Notari que fou de Lleida, Sr. Luís Hernández Palmés, el 23 de febrer de 1977, que va motivar la inscripció 1a, de data 3 de setembre de 1977, de la indicada finca número 38.671, al foli 84 del volum 959 del llibre 447 de Lleida.

Servitud: Sobre la finca núm. 38671, obrant al foli 84 del llibre 447 de Lleida, i a favor de la finca núm. 87609, al foli 49 del llibre 1514 de Lleida, s'estableix la següent servitud: ES CONTITUEIX SERVITUT DE PAS, ja que l'accés per vehicles a la finca registral 87609, s'efectua de del carrer Saragossa, a través de la finca registral 38671, propietat de l'Ajuntament de Lleida, destinada a aparcament públic, que explota en règim de concessió administrativa la mercantil "Leridana de Aparcamientos SA". La constitució de tal servitud té per objecte la connexió de l'aparcament soterrani -registral núm. 87609- amb el carrer Saragossa, a través del subsol de la Plaça Sant Joan. La servitud de pas afectarà a dues places d'aparcament del nivell 1 i a dues places del nivell 2 de l'aparcament públic -registral núm. 38671- així com als passadissos i zones de circulació des de l'entrada d'aquest situada al carrer Saragossa. La constitució de l'esmentada servitud de pas no originarà cap contraprestació econòmica a favor de l'Ajuntament de Lleida, mentre estigui vigent la concessió administrativa actual. La servitud es constitueix per un termini de SETANTA-



CINC any, no obstant, a l'acabar la concessió administrativa de l'aparcament públic – vint-i-vuit de gener de dos mil vint-i-quatre-, es tindran que fixar les contraprestacions que el titular o titulars del predi dominant hauran d'efectuar a l'Ajuntament de Lleida o a l'entitat que en el seu moment exploti l'aparcament públic. Si abans de la finalització del termini de la concessió de la servitud, l'edifici construït s'enderroqués o fos objectes de modificacions substancials o estructurals, la servitud s'extingirà automàticament. Les condicions tècniques que hauran de reunir els túnels de connexió entre l'aparcament privat i l'aparcament públic seran fixades per la llicència d'obres que atorgarà l'Ajuntament. Es valora la servitud en setanta-dos mil vint-i-un euros amb quaranta-cinc cèntims. Constituïda en escriptura atorgada davant el notari de Madrid, Angel Sanz Iglesias, el dinou de juny de dos mil, subsanada mitjançant la diligència estesa pel mateix notari, amb data deu de juliol de dos mil, i acceptada per part de l'entitat SEGRE HABITAT SL, en una altra escriptura atorgada davant el notari de Barcelona, Andrés Sexto Carballeiro, el set d'octubre de mil nou-cents noranta-nou, que motivà la inscripció 3a de data ú d'agost de dos mil, de la indicada finca núm. 86671, al foli 88, tomo 959, del llibre 447 de Lleida.

5. OBRES, BENS I INSTAL·LACIONS NECESSÀRIES PER LA PRESTACIÓ

Per a la correcta execució de la prestació caldrà disposar de les següents obres, béns i instal·lacions:

a) Maquinària

Columna emissora PMS entrada

Barrera accés i sortida

Lector Matrícules entrada i sortida

Columna accés i sortida aplicació P-APP

Columna validació i punt pagament PMS Sortida

Caixer automàtic complet pagament efectiu/crèdit, 2 unitats

Columna control accés i sortida zona residents

Portó automàtic zona residents entrada i sortida-RESIDENTS

Mòdul interfonia zona residents amb avís centre control

b) Accés de vianants

Porta automàtica d' accés automàtic



Door reader accés per a vianants amb interfònia, 2 unitats

Ascensor

Elements cartelleria publicitària mupis retroil·luminats, 9 unitats

Elements cartelleria publicitària marcs publicitat ascensor, 6 unitats

c) Cabina de control

Punt interfònia central de control

PC control maquinària PMS

Monitor PC control maquinària PMS

Caixa manual punt pagament amb impressora de tiquets

Impressores

PC control LPR

Monitoritzar PC control LPR

Moble rack comunicacions, 2 unitats

Videogravador càmeres CCTV

Sistema comunicació interfònia

Sistema control automatismes

Monitor sistema control automatismes

SAI elements rack comunicacions

Autòmat control instal·lacions

Fil musical

Amplificador megafonia

Router

Router Fibra Òptica

Switch de comunicacions, 2 unitats

Monitor càmeres sistema CCTV

Mobiliari despatx Responsable pàrquing (taula, armari)

Taula auxiliar control

Cadires despatx, 3 unitats

Armaris de guixetes, 3 unitats

Armari amb clau

Caixa forta amb punt ancoratge

CGP

d) Instal·lacions

Pantalla amb tub fluorescent led 150cm, 210 unitats



Pantalla amb tub fluorescent 60cm cartellera senyalització, 14 unitats
Pantalles emergència, 40 unitats
Grup electrogen Gasoil
Càmeres videovigilància, 16 unitats
Altaveus megafonia/fil musical, 30 unitats
Portó automàtic vehicles Entrada/sortida, 2 unitats
Central sistema detecció central contra incendis
Central sistema detecció CO2
Detectors fum, 66 unitats
BIES, 12 unitats
Extintors, 54 unitats
Polsadors emergència contra incendis, 12 unitats
Motors extracció aire, 6 unitats
Grup de pressió aigua per a boques incendis
Vàter amb barra adaptat per a persones mobilitat reduïda
Lavabo adaptat
Lavabo normal bany
Vàter bany
Carregadors vehicles elèctrics, 2 unitats
Cartellera diversa senyalització-guiatge usuaris

6. ESTUDI ECONOMIC-FINANCIER DE LES TARIFES A PERCEBRE PELS USUARIS

Les tarifes proposades a satisfer pels usuaris de l'aparcament de Sant Joan es desglossen detalladament a continuació:

TIPUS TARIFA	PREU
Rotació	
Preu minut	0,0467 €/min
24 h	17,95 €/dia
Abonaments	
24 h	93,10 €/mes
Diürn	82,75 €/mes
Nocturn	26,45 €/mes



L'horari d'accés corresponent a l'abonament diürn és: Dilluns a Divendres 7:00 a 21:30 h. Dissabte, diumenge i festius 24 h

L'horari d'accés corresponent a l'abonament nocturn és: Dilluns a Dissabte 20:00 - 10:00 h i 14:00 - 16:00 h. Diumenge i festius 24 h

En cas de pagament de les tarifes per rotació per App s'aplicarà una reducció dels preus d'un 10%.

L'edifici situat a la Plaça St Joan nº 6, 7 i 8 disposa de 54 places d'aparcament en el seu immoble, que accedeixen amb el seu vehicle a través de l'aparcament soterrat municipal de San Joan. Per l'ús de l'aparcament, així com per disposar dels serveis de barreres, llum, neteja, incendis, etc, han de satisfer la quantitat de 845,35 euros mensuals.

Aquestes tarifes han estat establertes d'acord amb criteris legals, econòmics i de servei, considerant els costos operatius, la qualitat del servei ofert i les regulacions pertinents. A més, la seva accessibilitat i publicació estan garantides perquè els usuaris tinguin coneixement clar i transparent dels preus corresponents als diferents tipus de serveis oferts.

Després de l'anàlisi de la informació relativa als ingressos generats per la gestió actual del servei, s'ha constatat que els ingressos percebuts abasten els conceptes significatius següents:

INGRESSOS

Concepte	Import, €
Ingressos per rotació (mitjana rotació 2021 i 2022)	327.828,53 €
Ingressos per abonats i altres (publicitat...)	47.157,20 €
TOTAL INGRESSOS PREVISTOS	374.985,73 €

En el cas de les despeses i consums associats a la gestió de la prestació del servei, s'ha considerat el següent:

DESPESES

Concepte	Import, €
Despeses de personal	170.937,19 €
4 agent d'Aparcament (100%)	
1 encarregat d'Aparcament (100%)	
Despesa de béns corrents i serveis	140.782,70 €
Amortització i despeses financeres	22.880,00 €



Despeses generals	17.324,66 €
Despeses indirectes	24.000,00 €
TOTAL DESPESES PREVISTES	375.924,55 €

7. RÈGIM ESTATUTARI DELS USUARIS

El règim estatutari dels usuaris que estipula l'article 159.2, lletra f) del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals, així com article 247.1 del 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, d'acord amb la Sentència núm. 556/2005, de 29 juny, del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, "si bé és cert que es tracta d'un servei d'interès general que normalment no té un usuari específic, també ho és que això no impedeix una regulació que reculli els principis bàsics d'actuació i els drets i deures dels eventuais usuaris, tan sols sigui amb caràcters generals".

Referent a això, sens perjudici de la seva expressa delimitació en el Reglament del servei públic d'aparcament soterrat a Lleida, per tal de complimentar amb els termes de l'article 159.2, lletra f) del Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals i de l'article 247.1 del 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, el règim estatutari dels usuaris regula els aspectes següents:

a) Principis bàsics d'actuació

Els principis bàsics d'actuació del servei públic de l'aparcament soterrat de Sant Joan a Lleida inclouen:

Accessibilitat: garantir que el servei estigui disponible i sigui utilitzable per a totes les persones, independentment de la seva condició física.

Qualitat del servei: proporcionar un servei eficient, segur i còmode per als usuaris.

Eficiència: utilitzar els recursos de manera òptima per minimitzar costos i maximitzar la qualitat del servei.

Sostenibilitat: promoure pràctiques que redueixin l'impacte ambiental.

Accessibilitat econòmica: mantenir tarifes justes i assequibles per a la població.

Seguretat: garantir la seguretat dels usuaris i del personal a través de mesures de prevenció i protocols adequats.



Transparència i participació: informar de manera clara sobre horaris, tarifes, canvis en el servei i permetre la participació ciutadana en la presa de decisions que afectin al servei.

b) Drets i deures dels usuaris

Els usuaris dels serveis públics d'aparcament del municipi de Lleida, tindran uns drets, d'acord amb la normativa vigent i aplicable.

De la mateixa manera, si els usuaris volen fer ús del servei públic d'aparcament soterrat, estaran obligats complir amb uns determinats deures.

8. AVALUACIÓ INICIAL DE LA REPERCUSSIÓ ECONÒMICA DE L'ACTIVITAT PROJECTADA

La implementació d'un servei públic d'aparcament soterrat a la plaça de Sant Joan al municipi de Lleida implica una avaluació econòmica alineada amb els preceptes establerts a l'article 7 de la Llei orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'Estabilitat Pressupostària i Sostenibilitat Financera.

A curt termini no està previst que s'hagi de fer inversió.

S'han considerat minuciosament els costos operatius recurrents, que abasten salaris del personal, despeses de manteniment de les instal·lacions, reparacions, assegurances i altres, fonamentals per assegurar el funcionament fluid i segur del servei.

D'altra banda, la generació d'ingressos, focalitzada en les tarifes dels usuaris, ha estat avaluada considerant l'estimació de la demanda actual i les tarifes existents.

A més dels ingressos per tarifes, s'ha contemplat l'existència d'ingressos addicionals a través de conceptes com publicitat o altres serveis complementaris.

No es preveu, una aportació municipal per sostenir el servei i cobrir els costos operatius i de manteniment, en consonància amb els principis d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera.

Aquesta avaluació econòmica assegura que la planificació i execució del servei públic d'aparcament soterrat a Lleida s'ajusti als principis d'eficiència en la gestió de recursos públics, assegurant la sostenibilitat financera, l'excel·lència del servei i el màxim benefici per als residents i visitants de Lleida.



9. FORMA DE GESTIÓ MÉS EFICIENT I SOSTENIBLE

Segons l'article 85 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local els serveis públics locals poden gestionar-se de forma directa o indirecta. La gestió directa adoptarà alguna de les següents formes:

- a) Gestió per la pròpia Entitat local.
- b) Un organisme autònom local.
- c) Entitat pública empresarial.
- d) Societat mercantil, el capital social de la qual pertanyi íntegrament a l'Entitat local.

La gestió directa és la que efectua la pròpia Administració. L'Administració aporta el capital o base financera del servei, suporta el risc de l'activitat de la gestió i assumeix la responsabilitat econòmica pels danys i perjudicis causats als particulars a causa del funcionament del servei.

L'Ajuntament de Lleida no disposa de cap organisme autònom local ni cap entitat pública empresarial que pugui gestionar l'aparcament soterrat segons les seves atribucions. Per tant, només es pot considerar una de les dues formes de gestió següents: Gestió per la pròpia entitat local i gestió per una societat mercantil.

L'Ajuntament de Lleida té creada una empresa que es denomina Empresa Municipal d'Agenda Urbana de Lleida SL (EMAU) que té la condició de "mitjà propi" i, en matèria de mobilitat, segons el que preveuen els seus Estatuts, té les següents funcions:

- m) La prestació dels serveis de mobilitat vinculats:
 - i) servei públic municipal d'aparcament regulat en via pública o en aparcaments municipals.
 - ii) la prestació integral del servei de recollida de vehicles de la via pública, el seu arrossegament, trasllat i del servei de dipòsit municipal de vehicles.
 - iii) la gestió, explotació i/o manteniment integral de la xarxa pública de punts de recàrrega elèctrica i altres instal·lacions tècniques vinculades a la mobilitat.



n) La gestió i promoció de serveis de gestió de la mobilitat basats en les noves tecnologies.

o) La prestació d'aquells serveis o l'exercici d'aquelles activitats que li encarregui l'Ajuntament relacionats amb la mobilitat, així com altres funcions annexes i complementàries.

El 2023 l'Ajuntament de Lleida ha encarregat a l'EMAU la gestió dels serveis públics municipals d'aparcament regulat en via pública, d'arrossegament i trasllat de vehicles i de dipòsit municipal de vehicles de Lleida. Per tant, aquesta societat ja disposa d'una estructura creada on és fàcil incorporar un nou encàrrec amb un objecte similar, la gestió d'un aparcament soterrat.

Donada la similitud entre els dos encàrrecs: serveis públics municipals d'aparcament regulat en via pública, d'arrossegament i trasllat de vehicles i de dipòsit municipal de vehicles de Lleida i aparcament soterrat de Sant Joan, es generen sinergies entre ambdós. En cas que la gestió l'aparcament soterrat es fes des de la pròpia Entitat Local no existirien aquestes sinergies i això es traduiria en un increment de les despeses que es podrien arribar fins a un 10% .

Per tant, la millor opció de gestió directa seria a través de la societat mercantil municipal: Empresa Municipal d'Agenda Urbana de Lleida SL (EMAU).

En el cas de la gestió indirecta, després dels canvis introduïts amb la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de Contractes del Sector Públic les formes de gestió més destacades serien:

- a) Concessió.
- b) Contracte de serveis
- b) Societat mixta

La gestió indirecta és aquella en que l'Administració titular del servei públic pot gestionar-lo i prestar-lo de forma indirecta transferint i encomanant aquestes funcions a una altra persona o entitat, normalment privada, en virtut del contracte administratiu de gestió. D'aquesta manera, l'Administració encomana la prestació a un tercer, que aporta els mitjans necessaris (en la seva totalitat o part d'ells). El model de gestió del contracte actual de l'aparcament de Sant Joan és de concessió; incloïa les obres de construcció de l'aparcament i l'explotació durant 50 anys. Finalitzat el contracte, a curt termini no es preveu que s'hagi de fer cap inversió. Per tant, només serà necessari la prestació del



servei. En aquest escenari, ni la concessió administrativa ni l'empresa mixta no tenen cabuda, i el model de gestió indirecta que s'ajusta més a les necessitats seria és el contracte de serveis.

Si es comparen els dos models de gestió proposats (gestió directa a través d'una societat mercantil municipal i gestió indirecta a través d'un contracte de serveis), des del punt de vista econòmic s'obté el següent:

Conceptes	Soc. Municipal	Contracte de serveis
Despeses de personal	170.937,19 €	170.937,19 €
Despesa de béns corrents i serveis	116.349,34 €	116.349,34 €
Amortització i despeses financeres	22.880,00 €	22.880,00 €
Despeses indirectes Ajuntament	24.000,00 €	
Despeses generals	17.376,66 €	16.128,66 €
IVA	24.433,36 €	68.521,99 €
TOTAL DESPESES PREVISTES	375.976,55 €	394.817,18 €
Ingressos per rotació (mitjana rotació 2021 i 2022)	327.828,53 €	327.828,53 €
Ingressos per abonats i altres	47.157,20 €	47.157,20 €
TOTAL INGRESSOS PREVISTOS	374.985,73 €	374.985,73 €
Saldo	-990,82 €	-19.831,45 €

10. CONCLUSIÓ

En conclusió, el projecte per a l'establiment del servei públic d'aparcament soterrat de Sant Joan al municipi de Lleida es fonamenta en una planificació que busca conciliar les necessitats socials, la viabilitat econòmica i la qualitat del servei, tot això sota el prisma de l'eficiència en la gestió de recursos públics i els drets dels usuaris i ciutadans.

Des del punt de vista econòmic, el servei d'aparcament soterrat de Sant Joan genera suficients ingressos per poder cobrir els costos operatius. S'ha de tenir en compte que a curt termini no s'ha previst inversió, essent aquesta condició important a l'hora de decidir la forma de gestió adient. En tot cas, si es requerís fer inversió s'hauria de reconsiderar el model de gestió proposat.

En l'anàlisi de la forma de gestió més eficient i sostenible s'han tingut en compte altres criteris multivariants, com ara 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.



Per tant, i en conclusió, s'estima que la forma de gestió més eficient i sostenible en el cas de la gestió municipal de l'aparcament soterrat de Sant Joan seria el de gestió directa a través d'una societat mercantil municipal.

El fet que l'Ajuntament Lleida tingui creada l'Empresa Municipal d'Agenda Urbana de Lleida SL (EMAU) que té la condició de "mitjà propi personificat" i que té atribucions en matèria de mobilitat, segons els seus Estatuts, la faculta per a poder gestionar el nou servei d'aparcament soterrat, essent una raó de pes per tal que la gestió es proposi fer a través d'aquesta societat.

A més, tenint en compte l'anàlisi dels models econòmics d'ambdues possibilitats de gestió, i atès que l'Ajuntament de Lleida, mitjançant l'Empresa Municipal d'Agenda Urbana (EMAU), ja gestiona el servei d'estacionament de rotació en via pública amb regulació horària, l'Ajuntament disposa de més eines per aplicar les polítiques municipals de mobilitat, si incorpora a la seva gestió l'aparcament soterrat de Sant Joan, evitant així la duplicitat de règims en la prestació de serveis connexos. Si a això s'afegeix que no cal d'inici una inversió que condicioni el model econòmic, no fa res més que decidir que el model de gestió mitjançant empresa pública municipal és el més adient.

Amb una explotació mitjançant l'empresa pública municipal, l'EMAU, que és el model que es justifica com a més eficient i sostenible, no es persegueix assolir un benefici empresarial – com si 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.

Josep Lluís Gil Barrio
Cap de Servei de Concessions i
Assessorament econòmic

Noemí Collado Santolaria
Cap de Secció de Concessions