

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 1 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

ESTUDIO DE VIABILIDAD

INDICE

INDICE.....	1		
1 ANTECEDENTES Y OBJETO.....	3		
2 FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS Y SERVICIOS ASOCIADOS.....	5		
2.1 SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE.....	5		
2.2 SERVICIO DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS.....	8		
2.3 SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN VIARIA PARA OCUPACIONES TEMPORALES.....	13		
3 ESTUDIO DE SOLUCIONES Y JUSTIFICACIÓN SOLUCIÓN ELEGIDA.....	15		
3.1 IDENTIFICACIÓN DE ALTERNATIVAS.....	15		
3.2 ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS.....	16		
3.3 JUSTIFICACIÓN SOLUCIÓN ADOPTADA.....	16		
4 ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.....	17		
4.1 JUSTIFICACIÓN NO NECESIDAD ESTUDIO IMPACTO AMBIENTAL.....	17		
4.2 ANÁLISIS AMBIENTAL DE ALTERNATIVAS.....	19		
4.3 MEDIDAS CORRECToras Y PROTECTORAS NECESARIAS.....	21		
4.4 SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS.....	23		
5 ESTUDIO SEGURIDAD Y SALUD OBRAS.....	25		
6 INFORMES PLANEAMIENTO.....	26		
6.1 SITUACIÓN URBANÍSTICA.....	26		
6.2 COMPATIBILIDAD CON PLANEAMIENTO VIGENTE.....	27		
6.3 FICHAS CATASTRAL Y PATRIMONIAL DE LA PARCELA.....	28		
6.4 CARACTERÍSTICAS DE LA PARCELA.....	29		
6.5 EDIFICABILIDAD DE LA PARCELA.....	30		
6.6 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.....	31		
7 COSTE DE INVERSIÓN Y FINANCIACIÓN.....	33		
8 PREVISIÓN DEMANDA DE USO CON INGRESOS.....	34		
8.1 PREVISIÓN DEMANDA DE USO EN EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE.....	34		
8.2 PREVISIÓN SOBRE LA DEMANDA DE USO DEL DEPÓSITO DE VEHÍCULOS.....	40		
8.3 PREVISIÓN SOBRE LA INCIDENCIA ECONÓMICA Y SOCIAL DE LAS OBRAS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA.....	41		
8.4 PREVISIÓN SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESIÓN.....	42		
9 RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS.....	51		
		10 VIABILIDAD OPERACIONAL Y RIESGO CONCESIÓN.....	53
		11 VENTAJAS TIPO CONTRACTUAL.....	62
		11.1 JUSTIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS.....	62
		11.1.1 CONSIDERACIONES JURÍDICAS.....	62
		11.1.2 CONSIDERACIONES TÉCNICAS.....	62
		11.1.3 CONSIDERACIONES ECONÓMICAS.....	65
		11.1.4 PROPUESTA DE FORMA DE GESTIÓN.....	67
		11.2 NIVELES DE CALIDAD QUE RESULTA NECESARIO CUMPLIR.....	69
		11.3 ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA PARA LA PRESTACIÓN.....	70
		11.4 VARIABLES DE ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA.....	73
		12 AYUDAS FINANCIACIÓN Y OTROS.....	75
		13 CONCLUSIÓN.....	76
		APÉNDICE 1. ANTERPROYECTO.....	77
		APÉNDICE 2. INFORMES TÉCNICOS DEL EXPEDIENTE.....	78

ESTUDIO DE VIABILIDAD

1



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 2 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

LISTA DE IMÁGENES

Figura 1. Emplazamiento depósito actual Babel	10
Figura 2. Emplazamiento depósito actual Bacarot	11
Figura 3. Emplazamiento de parcela destinada para depósito de vehículos	11
Figura 4. Emplazamiento de parcela destinada para depósito de vehículos	11
Figura 5. Sección tipo edificio-depósito de vehículos	13
Figura 6. Ubicación parcela de Rabassa	15
Figura 7. Ubicación parcela Gran Via	15
Figura 8. Parcelas actuales Bacarot-Babel	19
Figura 9. Alternativa 2. Parcela Rabassa	20
Figura 10. Plano de usos del suelo PGOU	26
Figura 11. Plano de alineaciones	26
Figura 12. Borrador PGOU Alicante	27
Figura 13. Referencia catastral parcela Rabassa	28
Figura 14. Levantamiento departamento de cartografía	28
Figura 15. Referencia patrimonial parcela Rabassa	29
Figura 16. Fotografía parcela y cruce Avenida Jaime I - Calle Pilar de la Horadada	31
Figura 17. Fotografía Avenida Jaime I, fondo de saco	31
Figura 18. Mapa de regulación de plazas actuales	34
Figura 19. Mapa de regulación de plazas actuales y propuesta	35
Figura 20. Organigrama concesionario	72

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Plazas reguladas por escenarios actuales y futuros	7
Tabla 2. Horas operatividad grúas	9
Tabla 3. Horas operatividad mínima grúas	10
Tabla 4. Resumen de datos consultados	15
Tabla 5. Comparativo distancia/tiempo de recorridos según depósito	16
Tabla 6. Características de la alternativa 1.	20
Tabla 7. Características de la alternativa 2.	20
Tabla 8. Debilidades y fortalezas de la pareja de alternativas	20
Tabla 9. Resumen de efectos de las actuaciones	21
Tabla 10. Plazas de regulación según sectores y subsectores	34
Tabla 11. Tabla de plazas reguladas ORA por escenarios previstos	36
Tabla 12. Tabla de ingresos expendedoras - parquímetros año 2023	37
Tabla 13. Tabla de estimación de ingresos ORA escenario A	37
Tabla 14. Tabla de estimación de ingresos ORA escenario B	37
Tabla 15. Tabla de estimación de ingresos	37
Tabla 16. Tabla de arrastres	40
Tabla 17. Tabla de previsión de demanda de vehículos en depósito	40
Tabla 18. Tabla de estimación de ingresos guía	41
Tabla 19. Tabla de ingresos por arrastres	41
Tabla 20. Tabla de estimación de ingresos denuncias ORA	41
Tabla 21. Tabla de inversión inicial	44
Tabla 22. Tabla de coste anual de los servicios incluidos en la concesión	44
Tabla 23. Estimación del coste anual del servicio GRUA	44
Tabla 24. Estimación del coste anual del servicio ORA	45
Tabla 25. Estimación del coste anual señalización OVP	45
Tabla 26. Estimación del coste anual del servicio ORA. Escenario B	46
Tabla 27. Impacto presupuestario Escenario A-I	73
Tabla 28. Impacto presupuestario Escenario A-II	73
Tabla 29. Impacto presupuestario Escenario B	73



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 3 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

1 ANTECEDENTES Y OBJETO

El servicio de estacionamiento regulado en superficie (aparcamiento O.R.A), tiene por objeto limitar el tiempo de permanencia en las plazas de estacionamiento situadas en las vías públicas de las áreas urbanas de mayor demanda de accesibilidad de la ciudad de Alicante, sea por su carácter comercial, administrativo o de gestiones, de forma que la escasa oferta de estacionamiento en superficie existente, sea utilizada por el máximo número de usuarios, en las mejores condiciones de seguridad y cercanía al destino, teniendo además en cuenta a los residentes de las áreas reguladas.

Por su parte, el servicio de retirada y depósito de vehículos tiene por objeto el establecimiento de unos niveles de prevención y disuasión de la ilegalidad en el estacionamiento de los vehículos, cuando estos dificultan la movilidad de los ciudadanos y ocasionan situaciones de peligro. El instrumento de actuación lo constituye la circulación de guías de arrastre de vehículos que, en caso necesario, proceden a su retirada y traslado a depósitos debidamente habilitados, cerrados y vigilados.

El estacionamiento regulado en superficie y la retirada y depósito de vehículos, se han gestionado tradicionalmente por el Ayuntamiento de Alicante de forma indirecta, bajo la modalidad de concesión administrativa.

En este sentido, mediante Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de 29 de febrero de 2024, se determinó la forma óptima para prestar los servicios, acordando que sea mediante gestión indirecta e indicando, como posible opción la figura de la concesión. En el expediente se analizó y se determinó que la gestión de los servicios públicos de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos se continuaría gestionando por el Ayuntamiento de forma indirecta, mediante la modalidad contractual de concesión administrativa.

Con anterioridad, en el año 2013, para la anterior licitación, se había adoptado por el Pleno, en la sesión del 30 de abril de 2013, un acuerdo de similares características, por el que se establecía que los servicios públicos de estacionamiento regulado en superficie y el traslado y depósito de vehículos, son servicios de titularidad municipal y, por tanto, prestaciones asumidas como propias de la competencia de este Ayuntamiento, en aplicación de la normativa legal de aplicación. Igualmente, como segundo punto, se determinó que la gestión de los servicios públicos de estacionamiento regulado en superficie y de depósito de vehículos, se continuaban gestionando por el Ayuntamiento de Alicante de forma indirecta, mediante la modalidad contractual de concesión administrativa, de conformidad con lo preceptuado en la legislación de Contratos del Sector Público.

En esa línea se ha vuelto a pronunciar el Pleno del Ayuntamiento de Alicante de forma

mayoritaria, añadiendo, como punto de interés el relativo al régimen jurídico, que dice: "Hacer constar que el régimen jurídico, el alcance de los servicios y los aspectos jurídicos, económicos y administrativos de estos servicios públicos serán objeto de desarrollo y se contendrán en los respectivos expedientes que tramiten para la licitación del futuro contrato según lo preceptuado en la Ley de Contratos del Sector Público, Ley 9/2017, de 8 de noviembre, en lo establecido en las prescripciones contenidas en los pliegos de cláusulas administrativas particulares específicas y generales de este Ayuntamiento, y de prescripciones técnicas particulares que lo regulen que, en su momento, se aprueben por el órgano municipal competente en materia de contratación, la Junta de Gobierno Local, los cuales, entre otros aspectos establecerán las potestades de control y seguimiento que le corresponden al Ayuntamiento, tutela del desarrollo del servicio, así como el régimen tarifario, además de los que tramiten para la aprobación y/o modificación de las ordenanzas reguladoras y fiscales correspondientes."

De este acuerdo, cabe destacar que los fundamentos legales respecto a la competencia de los servicios públicos objeto de estudio se mantienen vigentes respecto al acuerdo anterior del año 2013. Igualmente, los aspectos relativos a las características de las actividades así como los fines pretendidos por las mismas, los cuales determinan su consideración como servicios públicos de titularidad municipal, también se mantienen vigentes.

En base a lo expuesto, conviene citar los antecedentes relevantes sobre los cuales se fundamenta el presente estudio de viabilidad:

- Expediente para el acuerdo del Pleno sobre la gestión de los servicios públicos de competencia municipal de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos, contratado con la mercantil BROSETA Abogados, S.L.P. la cual ha contado con la colaboración de la consultora INGARTEK Consulting, S.L. para el análisis técnico-económico.
- Servicio de Asesoría Externa sobre fórmulas de contratación y gestión de los servicios de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos, contratado con la mercantil BROSETA Abogados, S.L.P. la cual ha contado con la colaboración de la consultora INGARTEK Consulting, S.L. para el análisis técnico-económico.
- Estudio económico del servicio O.R.A./GRUA de Alicante, realizado por la consultora INGARTEK, bajo la dirección del técnico municipal responsable del contrato, de fecha noviembre de 2023. Este estudio se anexa al Informe jurídico sobre las distintas fórmulas de gestión y contratación de los servicios públicos de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos en Alicante y sus repercusiones fiscales, elaborado por la consultora BROSETA como actuaciones preparatorias del acuerdo del Pleno y de la futura prestación de los servicios.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

3



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 4 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

- Informe del técnico responsable del contrato, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, sobre la determinación de las formas de gestión de los servicios públicos de estacionamiento regulado en superficie (ORA) y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos (GRVA), de fecha 15 de diciembre de 2023.

- Informe del Jefe Servicio Economía y Hacienda, de fecha 20 de febrero de 2024, sobre los aspectos económico-financieros del expediente antes citado.

- Informe del letrado municipal, de fecha 7 de febrero de 2024, en relación con la forma de gestión de los servicios públicos de "Estacionamiento regulado en superficie" y de "Retirada, inmovilización y depósito de vehículos".

Pues bien, tras una concesión de 10 años y habiéndose aprobado ya la segunda prórroga del Contrato actual, ante la inminente finalización del mismo el próximo año y teniendo previsto el Ayuntamiento de Alicante mantener, como hasta el momento, la gestión de los referidos servicios públicos de forma indirecta, contratando su prestación a un tercero bajo la modalidad de concesión administrativa, es de interés de la Corporación Local iniciar las actuaciones previas y preparatorias para la nueva contratación del referido servicio, adecuándolo a las nuevas demandas de movilidad, moderando las fricciones entre el coche y otros modos de transporte y garantizando una evolución sostenible del tráfico urbano.

Dentro de estas tareas, resulta necesario para la Corporación Local disponer de "Nuevas instalaciones para los servicios públicos de retirada, inmovilización y depósito de vehículos y estacionamiento regulado en superficie" en la ciudad de Alicante, y por todos los antecedentes descritos se redacta el presente documento, ajustándose en contenido a lo establecido en el artículo 247.2 de la **Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público**, en particular:

- Finalidad y justificación de las obras, así como definición de sus características esenciales.
- Justificación de las ventajas cuantitativas y cualitativas que aconsejan la utilización del contrato de concesión de obras frente a otros tipos contractuales, con indicación de los niveles de calidad que resulta necesario cumplir, la estructura administrativa necesaria para verificar la prestación, así como las variables en relación con el impacto de la concesión en la estabilidad presupuestaria.
- Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de las obras en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.
- Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.
- Estudio de impacto ambiental cuando este sea preceptivo de acuerdo con la legislación vigente. En los restantes casos, un análisis ambiental de las alternativas y

las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

f) Justificación de la solución elegida, indicando, entre las alternativas consideradas si se trata de infraestructuras varias o lineales, las características de su trazado.

g) Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de las obras.

h) Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la construcción de las obras con la justificación, asimismo, de la procedencia de esta.

i) Estudio de seguridad y salud o, en su caso, estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción.

j) El valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento.

k) Existencia de una posible ayuda de Estado y compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en los casos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma.

A continuación, se desarrollan los apartados exigidos por la LCSP, si bien en un orden diferente para facilitar la comprensión del presente documento:

- Finalidad y justificación de las obras. Art.247.2.a , Ley 9/2017.
- Estudio de soluciones y justificación solución elegida. Art.247.2.f , Ley 9/2017.
- Estudio de impacto ambiental. Art.247.2.e , Ley 9/2017.
- Estudio seguridad y salud obras. Art.247.2.i , Ley 9/2017.
- Informes planeamiento. Art.247.2.d , Ley 9/2017.
- Previsión demanda de uso con ingresos. Art.247.2.c , Ley 9/2017.
- Riesgos operativos y tecnológicos. Art.247.2.g , Ley 9/2017.
- Viabilidad operacional y riesgo concesión. Art.247.2.j , Ley 9/2017.
- Coste de inversión y financiación. Art.247.2.h , Ley 9/2017.
- Ventajas de tipo contractual. Art.247.2.b , Ley 9/2017.
- Ayudas financiación y otros. Art.247.2.k , Ley 9/2017.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

4



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 5 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

2 FINALIDAD Y JUSTIFICACION DE LAS OBRAS Y SERVICIOS ASOCIADOS

La finalidad del contrato de concesión de obra pública que en el presente estudio de viabilidad se analiza, es la construcción de las nuevas instalaciones para albergar el depósito único de vehículos junto con las dependencias que permitan la gestión indirecta de los siguientes servicios públicos:

- Servicio de estacionamiento regulado en superficie.
• Servicio de retirada, inmovilización y depósito de vehículos.
• Servicio de señalización vial para ocupaciones temporales.

2.1 SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

El servicio de estacionamiento regulado en superficie se regirá por dos tipos de plazas de estacionamiento:

- Plazas azules: destinadas preferentemente a visitantes y en las que también podrán estacionar residentes (abonando la tarifa ordinaria, sin distinción por tipo de usuario). La limitación del tiempo máximo de aparcamiento, el horario de regulación y la tarifa a abonar en estas plazas, serán específicos para cada área.

- Plazas naranjas: destinadas preferentemente a residentes y en las que también podrán estacionar los visitantes. Existirá una limitación del tiempo máximo de cinco (5) días de aparcamiento para los residentes, dentro de su sector o ámbito asociado, en la misma plaza, el cual será de dos horas para los visitantes; el horario de regulación será el específico del área de regulación básica y la tarifa a abonar en estas plazas dependerá del tipo de usuario, visitante o residente.

Se considerarán cuatro tipos de áreas de regulación del estacionamiento para la zona azul: básica, comercial, de media estancia y reducida. El horario de regulación será específico de cada área y tanto el tiempo máximo de aparcamiento como la tarifa a abonar dependerán, además, del tipo de plaza y de usuario.

Todos los aspectos relativos a tipos de plazas y de áreas de regulación estarán recogidos en la ORDENANZA REGULADORA DE LAS LIMITACIONES AL USO DEL ESTACIONAMIENTO DE LAS VÍAS PÚBLICAS, resumiéndose a continuación los datos más destacados que se prevén con el nuevo contrato:

HORARIOS DE REGULACION Y TIEMPO MAXIMO DE ESTACIONAMIENTO.

Los horarios de regulación del servicio de estacionamiento regulado en superficie, serán

específicos de cada área de regulación:
Horario del área de regulación básica:

- ✓ De lunes a viernes (laborables), de 9:00 a 20:00 - [11 horas]
✓ Sábados (laborables), de 9:00 a 14:00 - [5 horas]

Horario de las áreas de regulación comercial y de media estancia:

- ✓ De lunes a sábado (laborables), de 9:00 a 20:00 - [11 horas]

Horario del área de regulación reducida:

- ✓ De lunes a sábado (laborables), de 9:00 a 14:00 - [5 horas]

El tiempo máximo de estacionamiento continuado en las plazas objeto de regulación por el servicio de estacionamiento regulado en superficie, vendrá determinado por el tipo de área de regulación, de plaza y de usuario:

- Tiempo máximo de estacionamiento continuado en área de regulación básica
✓ Plazas azules (para todo tipo de usuarios), 2,5 horas [150 minutos].
✓ Plazas naranjas
o Usuarios visitantes, 2 horas [120 minutos].
o Usuarios residentes, 5 días de duración del aparcamiento dentro de su sector.

- Tiempo máximo de estacionamiento continuado en áreas de regulación comercial y reducida (para plazas azules y todo tipo de usuarios), 2,5 horas [150 minutos].
• Tiempo máximo de estacionamiento continuado en área de regulación de media estancia (para plazas azules y todo tipo de usuarios), 5 horas [300 minutos].

TASAS:

Las tasas a abonar por el servicio de estacionamiento regulado en superficie, determinadas en función del tipo de área de regulación, de plaza y de usuario, serán las vigentes que figuren en la correspondiente ordenanza. Se reproduce a continuación la situación actual, que se toma como punto de partida para el presente estudio de viabilidad, aunque para el periodo de ejecución del contrato sería deseable que las mismas se actualizaran con los últimos incrementos de precios como mínimo. Las tasas vigentes son:
Tasa ZONA AZUL (de aplicación en plazas azules de áreas de regulación básica, comercial y reducida, y para todo tipo de usuarios):



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 6 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

min	30	40	50	60	65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
€	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20	1,30	1,40	1,50	1,60	1,70	1,80

- Tasa ZONA AZUL MEDIA ESTANCIA (de aplicación en plazas azules de áreas de regulación de media estancia y para todo tipo de usuarios):

min	30	38	50	60	90	120	150	180	210	240	270	300
€	0,15	0,20	0,25	0,30	0,45	0,60	0,75	0,90	1,05	1,20	1,35	1,50

- Tasa ZONA NARANJA RESIDENTES (de aplicación en plazas naranjas de áreas de regulación básica y para usuarios residentes):

Horario	De lunes a Viernes (laborables)	Sábados (laborables)
€/día	0,30	0,15

- Tasa ZONA NARANJA VISITANTES (de aplicación en plazas naranjas de áreas de regulación básica y para usuarios visitantes):

min	30	35	39	43	48	52	56	60
€	0,70	0,80	0,90	1,00	1,10	1,20	1,30	1,40

Para el nuevo servicio serán necesarios cambios en las ordenanzas reguladoras, que deberán prever la actualización de precios, así como la nueva composición de tarifas. **Un cambio garantizado será la gratuidad del uso para los residentes**, con lo que la tasa ZONA NARANJA RESIDENTES será:

Horario	De lunes a Viernes (laborables)	Sábados (laborables)
€/día	0,00	0,00

ZONAS Y RUTAS DE CONTROL:

El servicio se dividirá en zonas de control, a cada una de las cuales corresponderá una ruta de control a lo largo de la que el vigilante comprobará el buen uso de las plazas de estacionamiento regulado (400 plazas como máximo en cada ruta) por parte de los usuarios. Esta función será complementaria a la de comprobación masiva con medios tecnológicos motorizados, de forma que la coordinación entre ambas unidades permita que la asistencia en calle del controlador se centre en la labor de sanción y no en la comprobación del tique y su validación.

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Dichas rutas no serán fijas, sino que podrán ir variando en función de la realidad de las plazas a controlar (en función de la pérdida de plazas de estacionamiento regulado temporales y la actualización automática de las rutas de control para la redistribución equilibrada de las plazas reales a controlar) y en función de la mayor o menor probabilidad de infracción en una determinada zona.

Adicionalmente, el equipo de gestión cambiará a diario y de forma aleatoria el punto de inicio de los itinerarios de control, rompiéndose así la previsibilidad de los mismos y contribuyéndose de este modo a evitar el fraude derivado del conocimiento que en muchas ocasiones tienen los usuarios en cuanto a horarios y frecuencias de paso.

FUNCIONES DE VIGILANCIA Y CONTROL:

El control, vigilancia y denuncia de las infracciones a la ORDENANZA REGULADORA DE LAS LIMITACIONES AL USO DEL ESTACIONAMIENTO DE LAS VIAS PUBLICAS, lo realizarán los controladores a lo largo de su recorrido por cada una de las zonas y rutas de control en que se dividirá el servicio. Para realizar dichas funciones se habilitarán dos tipos de equipos:

- Equipos de controladores con desplazamiento peatonal.
- Equipos de control con desplazamiento motorizado y medios tecnológicos avanzados.

Las funciones que desarrollarán los controladores con desplazamiento peatonal serán:

- Proponer la sanción voluntaria acreditada, previa comprobación, de los vehículos que incumplan las normas del estacionamiento regulado.
- Comprobar, de forma complementaria al equipo de control con desplazamiento motorizado, que los vehículos estacionados en zona regulada disponen del correspondiente título habilitante (tique físico o virtual) de aparcamiento.
- Para el caso de plazas destinadas a personas con movilidad reducida, constatar que el vehículo dispone además de la correspondiente tarjeta de estacionamiento para discapacitados (TED), acreditativa de tal condición.
- Vigilar que no se hace un uso indebido del tique para cualquiera de las dos modalidades de plazas, ni de la condición de residente para vehículo distinto del autorizado o en sector distinto del habilitado.

Las funciones que desarrollarán los controladores con desplazamiento motorizado y medios tecnológicos avanzados serán:

- Comprobar, de forma complementaria al equipo de control con desplazamiento



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 7 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPOSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

peatonal, que los vehículos estacionados en zona regulada disponen del correspondiente título habilitante (tíque físico o virtual) de aparcamiento.

- Comprobar que los vehículos estacionados en zona regulada no superan el tiempo pagado.
- Comprobar que los vehículos estacionados en zona regulada no superan el tiempo autorizado, abandonando la plaza de estacionamiento antes de superar la estancia máxima permitida.

- Supervisar que los vehículos que pueden hacer uso de las plazas de carga y descarga incluidas dentro del área de regulación según la vigente ordenanza de circulación de peatones y vehículos, disponen del correspondiente tíque virtual de aparcamiento gratuito y que no superan el tiempo máximo de estancia en las mismas de 30 minutos.

Además del control, vigilancia y denuncia de las infracciones a la ORDENANZA REGULADORA DE LAS LIMITACIONES AL USO DEL ESTACIONAMIENTO DE LAS VÍAS PÚBLICAS, los controladores también deberán fijar su atención en otros aspectos tales como:

- Funcionamiento correcto de los parquímetros, suficiencia de recambios y estado, tanto exterior como interior: pintadas, graffitis, golpes, polvo, ...
- Estado de la señalización horizontal y vertical, tanto de la propia del servicio de estacionamiento regulado en superficie como del resto, así como el de aceras y calzadas.

- Plazas reguladas perdidas por obras, contenedores de obras, terrazas, pasacalles, procesiones, contenedores, vados, remodelaciones urbanísticas, ...

- Incumplimientos de las normas vigentes de circulación y otras incidencias no relacionadas con el servicio.

PLAZAS EN REGULACION:

En la siguiente tabla se relacionan las plazas en regulación en 2024, la propuesta de regulación para el nuevo contrato y los escenarios de implantación progresiva de dicha propuesta.

NOMBRE	SECTOR	ACTUAL	PROPUESTA	ESCEN. A	ESCEN. B
OLIVERETES - SAN FRANCISCO	1A		312	312	312
ENSANGHE MERCADO	1B	413		413	413
ENSANGHE MERCADO	1B		200	200	200
CENTRO TRADICIONAL	1C	279		279	279
ENSANGHE DIPUTACION	2A	348		348	348
ENSANGHE DIPUTACION	2A		76	76	76
ENSANGHE SENECA	2B	632		632	632
BENALUA ESTE - ALPARK	3A	147		147	147
BENALUA ESTE - ALPARK	3A		888	888	888
BENALUA JUZGADOS	3B	54		54	54
BENALUA JUZGADOS	3B		841	841	841
BENALUA SUR	3C	518		518	518
PRINCESA MERCEDES JUZGADOS	4	242		242	242
SAN BLAS ALTO	5A	446		446	446
SAN BLAS BAJO	5B	437		437	437
CAMPOMOR AUTOZANO	6	813		813	813
CAROLINA BAJAS	7	1162		1162	1162
SUMA.		1873	5935	4950	7808

Tabla 1. Plazas reguladas por escenarios actuales y futuros.

PARQUIMETROS:

En el contrato actual existen 61 parquímetros instalados en calle. En total, con derecho de revisión para el Ayuntamiento de Alicante, se disponen 82 parquímetros con diversos modelos y funcionalidades.

Para el presente estudio se plantea, como hipótesis de partida, la siguiente opción:

- Actualización de 67 equipos actuales con nuevos módulos de comunicaciones y cobro bancario.
- Adquisición de 50 equipos nuevos para el escenario A de nuevas zonas de regulación.
- Adquisición de 100 equipos nuevos para el escenario B de nuevas zonas de regulación.

Las características de los nuevos equipos serán, de forma resumida, las siguientes:

- Panel solar integrado de alto rendimiento (potencia mínima > 30W).

ESTUDIO DE VIABILIDAD

7



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 8 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

MEDIOS TECNOLÓGICOS DE CONTROL:

Con el nuevo servicio se implementarán nuevos dispositivos tecnológicos para el equipo de control motorizado, que constarán de vehículos tipo motocicleta así como coches. Estos medios consistirán, como mínimo, en:

- Vehículos tipo coche y/o motocicleta de control automático para la detección de vehículos en situación irregular en las plazas ORA.
- Las principales características técnicas del sistema de control automático serán:
 - Lectura de matrículas en movimiento de vehículos en circulación y parados/estacionados en ambos lados de la vía.
 - Inspección y consultar en tiempo real.
 - Capacidad de captación en situaciones de baja luminosidad y en horario nocturno.
 - Integración e interoperatividad con otros sistemas informáticos y bases de datos externas.
 - Sistema GPS de alta precisión (centimétrico).
- Sistema automático de denuncias, con propuesta para validación por equipo de controladores de calle.

2.2 SERVICIO DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS

Para la prestación de este servicio se disponen, en la actualidad, los siguientes medios:

- Plantilla de personal de cuarenta y seis (46) personas, de los cuales treinta y ocho (38) cubren un puesto de conductor-gruista y resto da soporte de gestión, mantenimiento y dirección.
- Doce (12) vehículos tipo grúa, con destino principal a la retirada y arrastre de vehículos tipo turismo y/o de dos ruedas.
- Dispositivos tecnológicos para el control: doce (12) unidades navegador grúa.
- Un (1) taller de los vehículos tipo grúa.
- Una (1) oficina para la atención al público, gestión administrativa y vestuarios de

- ✓ Conjunto de baterías asociadas (capacidad nominal mínima > 42Ah).
 - ✓ Revestimiento acero anticorrosión.
 - ✓ Kit de comunicaciones 4G de bajo consumo (compatible con comunicaciones M2M).
 - ✓ Pantalla táctil TFT LCD de 7" y alta resolución.
 - ✓ Teclado alfanumérico independiente, táctil, expandido, con 46 teclas y configuración personalizable.
 - ✓ Impresora térmica con capacidad gráfica.
 - ✓ Selector de monedas motorizado.
 - ✓ Pago EMV (Europay – Mastercard – VISA): Lector inserción, antena sin contacto (sistema contact – less).
 - ✓ Kit de fijación y anclajes modulable.
 - ✓ Sistema de colecta mediante caída por gravedad (transfer).
- Aunque en la fase de pliegos se definiría el ratio, con el objetivo de trasladar el riesgo operacional al concesionario, se dará libertad, mediante una horquilla, sobre el ratio de plaza/parquimetrío, de forma que mediante un estándar (indicador) de calidad se puedan ajustar la disponibilidad de estos equipos en calle con una visión clara: sustituir la función principal de recaudación de los medios físicos (parquímetros) por medios virtuales (aplicación de cobro/pago).

MEDIOS DE ATENCIÓN AL PÚBLICO:

Con el nuevo servicio de la ORA se mejorarán las dependencias para la atención al ciudadano, con una oficina específica para atender al público que ostente la condición de residente de una zona de regulación.

Con el objeto de ofrecer un correcto y eficaz servicio en Alicante, el Ayuntamiento mantendrá el local situado en la calle Pintor Velázquez nº 15 con una superficie de 159 m²; el local consta de oficinas, almacén, taller y vestuario. El local está situado en el centro de Alicante, con buena comunicación y fácil accesibilidad para el ciudadano.

Dicho local dispone de un espacio de atención al público, que se verá ampliado con una reforma del mismo, dado que la pretensión municipal es la de trasladar las oficinas principales, el almacén – taller y los vestuarios del personal de la ORA a las nuevas dependencias que se habilitarán con la futura concesión.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

8



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 9 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

personal controlador.

- Sistema de seguridad y videovigilancia del depósito.
• Material de oficina (ordenadores, impresoras, consumibles...).
• Varios (uniformes, limpieza, seguridad laboral...).

Con la nueva concesión se pretende mejorar a dotación de medios.

TORNOS Y HORARIOS:

Para dar cobertura al servicio de retirada y depósito de vehículos se dispone de equipos de actuación formados cada uno de ellos por el correspondiente vehículo guía de arrastre (9 en total), el conductor-gruista organizados según los siguientes turnos:

- LABORALES
- de 6.00 a 14.00 horas ->2 equipos [8 horas]
- de 6.30 a 14.30 horas ->4 equipos [8 horas]
- de 9.00 a 14.00 horas ->3 equipos [5 horas]
- de 14.00 a 22.00 horas ->2 equipos [8 horas]
- de 14.30 a 22.30 horas ->4 equipos [8 horas]
- de 16.00 a 21.00 horas ->3 equipos [5 horas]
- de 22.00 a 6.00 horas ->1 equipos [8 horas]
- de 22.30 a 6.30 horas ->1 equipos [8 horas]
- VIERNES, SABADOS Y VISPERAS DE FESTIVO (*)
- de 6.00 a 14.00 horas ->2 equipos [8 horas]
- de 6.30 a 14.30 horas ->4 equipos [8 horas]
- de 9.00 a 14.00 horas ->3 equipos [5 horas]
- de 14.00 a 22.00 horas ->2 equipos [8 horas]
- de 14.30 a 22.30 horas ->4 equipos [8 horas]
- de 16.00 a 21.00 horas ->3 equipos [5 horas]

- de 22.00 a 6.00 horas ->2 equipos [8 horas]
- de 22.30 a 6.30 horas ->2 equipos [8 horas]

(*) En el caso de dos o más festivos consecutivos se considera para todos los festivos el horario de visperas de festivos, salvo para el último.

- DOMINGOS Y FESTIVOS

- de 6.00 a 14.00 horas ->2 equipos [8 horas]
- de 6.30 a 14.30 horas ->4 equipos [8 horas]
- de 9.00 a 14.00 horas ->1 equipos [5 horas]
- de 14.00 a 22.00 horas ->2 equipos [8 horas]
- de 14.30 a 22.30 horas ->4 equipos [8 horas]
- de 16.00 a 21.00 horas ->1 equipos [5 horas]
- de 22.00 a 6.00 horas ->1 equipos [8 horas]
- de 22.30 a 6.30 horas ->1 equipos [8 horas]

Así las grúas que de forma simultánea están disponibles, con el contrato actual, en los turnos de mañana, tarde y noche, son las siguientes:

Table with 4 columns: TURNO, LABORABLES, VIERNES, SABADO Y VISPERAS DE FESTIVO, DOMINGOS Y FESTIVOS. Rows for MAÑANA, TARDE, NOCHE.

Tabla 2. Horas operatividad grúas.

En la nueva concesión, estos horarios serán flexibles de forma que se adapten a la demanda y necesidades de la ciudad y teniendo en cuenta la organización municipal, con el objetivo de optimizar el uso de los recursos disponibles del servicio bajo la premisa del traslado del riesgo operacional al concesionario en materia de disponibilidad de medios.

De forma complementaria, existe una bolsa de horas a realizar a solicitud del responsable del contrato hasta completar el total anual de horas prestadas (54.148 en año normal y



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 10 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

54.324 en año bimestro).

Este computo total de horas anuales de servicio no se modificará si bien el computo semanal en cada tipología (laborables / viernes, sábados y vísperas de festivo / domingos y festivos) será flexible teniendo en cuenta la disponibilidad del número total de vehículos y pudiéndose efectuar ligeras variaciones, siempre que el servicio lo requiera y previa aprobación del Ayuntamiento.

Adicionalmente, y no sujetos a la anterior organización de turnos, se contará con los siguientes vehículos operativos simultáneamente a disposición del Ayuntamiento:

- 1 vehículo grúa de arrastre todo terreno
- 1 vehículo grúa de arrastre para motos-turismos
- 1 vehículo grúa de plataforma

Todos ellos estarán disponibles para trabajar como refuerzo de los equipos principales en la realización de servicios extraordinarios, cuando el servicio lo justifique y lo requiera la Policía Local o el órgano de Movilidad competente, previa comunicación con al menos 24 horas de antelación por parte del responsable del contrato.

Además de los equipos principales sujetos a la organización de turnos descrita, y de los equipos de refuerzo para la realización de servicios extraordinarios, todos ellos adscritos al servicio de retirada y depósito de vehículos, se tendrá disponibilidad de utilización de 3 unidades de grúa adicionales, no adscritas al servicio, para la realización de servicios de apoyo a las anteriores cuando el servicio lo justifique y lo requiera la Policía Local, previa comunicación con al menos 48 horas de antelación por parte del responsable del contrato. También existe, en el contrato actual, un equipo completo de grúa, formado por el vehículo grúa con todos los accesorios de arrastre y conductor, con labor exclusiva para el servicio de estacionamiento regulado en superficie, salvo casos de fuerza mayor.

En la nueva concesión, con el objetivo de optimizar el uso de los recursos disponibles del servicio bajo la premisa del traslado del riesgo operacional al concesionario en materia de disponibilidad de medios, como mínimos, se establecerán las siguientes obligaciones para el contratista:

TURNOS	GRUAS OPERATIVAS SIMULTANEAMENTE (MÍNIMO)		
	LABORABLES	VIERNES, SÁBADO Y VÍSPERAS DE FESTIVO	DOMINGOS Y FESTIVOS
MAÑANA	9	9	7
TARDE	7	7	5
NOCHE	2	2	2

Tabla 3. Horas operatividad mínima grúas.

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

TURNOS Y HORARIOS DE LOS DEPÓSITOS:

En los depósitos se prestará servicio durante todos los días del año, con los siguientes servicios:

- Administrativo: en horario equivalente a un turno de jornada partida (mañana y tarde), con un total de 15 horas diarias en jornada laborable organizadas según las directrices del responsable del contrato.
- Atención al público (retirada vehículos): en horario permanente (24 h – 365 días).

VEHÍCULOS GRUA:

Los vehículos tipo actuales son los siguientes:

- Vehículo grúa de arrastre modelo CANTIER FB 6515 2500 del proveedor Mitsubishi, con pala de arrastre modelo 10007 DE LUXE del proveedor Monza.

Para el nuevo servicio se deberán actualizar y mejorar las prestaciones, de forma que los nuevos vehículos logren la máxima funcionalidad.

NUOVO DEPOSITO MUNICIPAL DE VEHICULOS:

Para el servicio del Depósito Municipal de Vehículos en la ciudad de Alicante, en la actualidad se realiza la actividad en dos parcelas, una situada en el polígono industrial de Babel y otra en la partida de Bacarot, cuyas características generales son las siguientes:

- El depósito de Babel dispone de una superficie aproximada de 5.000 m² y una capacidad de 150 plazas, situado en la Calle Metalurgias.



Figura 1. Emplazamiento depósito actual Babel.

- El depósito de Bacarot, tiene una superficie aproximada de 35.000 m² y 1.400 plazas.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

10



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 11 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

situado en el Camino de los Frailes de la partida de Bacarot.



Figura 2. Emplazamiento depósito actual Bacarot.

Dado que la concesión actual del servicio de grúa y ORA está próxima a su fin, se pretende la licitación del nuevo contrato de concesión en el que se incluya las obras de las nuevas instalaciones para la retirada, inmovilización y depósito de vehículos en un nuevo emplazamiento, cuyos motivos principales son los siguientes:

- La parcela actual del depósito de Bacarot no es de propiedad municipal, estableciéndose una contraprestación económica en forma de alquiler anual por su utilización y uso.
- Se pretende evitar la disposición de dos parcelas (Bacarot y Babel) para unificar el servicio, de forma que se realicen menos operaciones para una mayor eficiencia. En la actualidad todos los vehículos son retirados a la parcela de Babel, siendo trasladados a la parcela de Bacarot en el caso de que no hayan sido retirados por sus propietarios en un plazo de 24/48h.
- Se desea establecer el nuevo emplazamiento en terrenos municipales, cuya ubicación disminuya los recorridos de los vehículos remolcados y sea accesible a los ciudadanos para su acceso mediante transporte público.
- Disponga de una superficie mínima necesaria para la demanda actual, pudiendo ampliarse a futuro.

Para ello se concreta una parcela municipal en suelo urbano de más de 30.000 m² destinada a varios usos situada junto a la avenida Jaime I (prolongación de la Via Parque) en el margen Norte del PAU 2. En esta parcela se destinarán unos 9.400 m² para la construcción del nuevo edificio que albergará las nuevas instalaciones para los servicios públicos de retirada, inmovilización y depósito de vehículos.

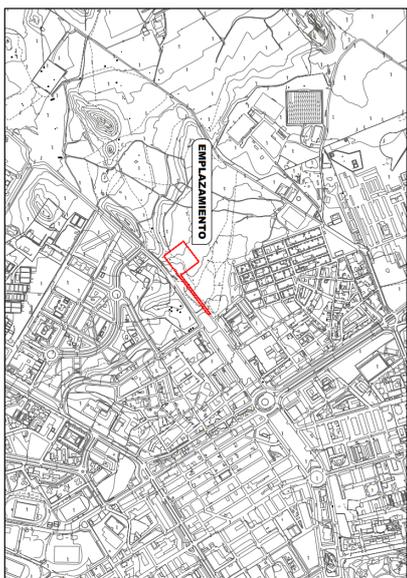


Figura 3. Emplazamiento de parcela destinada para depósito de vehículos.

El ámbito de actuación se localiza en una parcela erial sin uso que se encuentran a una cota superior a la de la red viaria limitrofe, con puntos en los que existen importantes desniveles, por lo que contempla la urbanización de acceso al nuevo edificio, para lo cual se prolongará parcialmente la calzada Norte de la Via Parque (prolongación Jaime I).



Figura 4. Emplazamiento de parcela destinada para depósito de vehículos.

Las obras definidas a nivel de Anteproyecto se incluyen en el **Apéndice 1** de este documento, listándose de manera resumida las actuaciones proyectadas:



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 12 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

- Actuaciones previas y demoliciones
- ✓ Red de baja tensión
- ✓ Vallados y cerrajería
- Movimiento de tierras
- Edificio
- ✓ Cimentación y estructura
- ✓ Impermeabilizaciones
- ✓ Cerramientos
- ✓ Solados, alicatados y revestimientos
- ✓ Carpintería y cerrajería
- ✓ Aislamientos y falsos techos
- ✓ Instalación eléctrica y alumbrado
- ✓ Instalación agua potable y saneamiento
- ✓ Climatización
- ✓ Emergencias y contraincendios
- ✓ Telecomunicaciones, megafonía, CCTV
- ✓ Ascensores
- ✓ Fotovoltáica
- ✓ Equipamientos
- Urbanización recinto
- ✓ Pavimentación
- ✓ Red de saneamiento
- ✓ Red de pluviales
- ✓ Red de agua potable
- ✓ Red de alumbrado

El edificio destinado a depósito de vehículos y dependencias municipales se diseña con las dotaciones que indica la normativa vigente según los usuarios previstos.

El edificio tiene unas dimensiones en planta totales de 93x76m, consta de una planta de sótano, una baja y otros dos en altura. En el diseño para la configuración del edificio, se han tenido en cuenta las rasantes de la red viaria limitrofe, las previstas en la prolongación de la Vía Parque, además de las cotas actuales de los terrenos que configuran la parcela objeto de la actuación.

La descripción de las plantas del edificio es la siguiente:

- Planta sótano con una altura entre forjados de 3,40m (galilbo libre previsto de 3m). Esta planta está destinada en su totalidad a aparcamiento, salvo los huecos de escalera y ascensores y cuartos de instalaciones.
 - Planta baja con una altura entre forjados de 4,40m (galilbo libre previsto de 4m) Esta planta se destina a aparcamiento y otra zona para dependencias, según ordenación que aparece en planos. En el área de dependencias la altura libre queda fijada en 3m.
 - Planta primera con una altura entre forjados de 3,40m (galilbo libre previsto de 3m). Esta planta dispone de una zona de aparcamiento y dependencias (altura libre 2,80m).
 - Planta segunda – cubierta. La zona de aparcamiento está descubierta, siendo la altura libre en las dependencias de 2,80m.
- Además de las zonas de aparcamientos, se diferencian los siguientes espacios:
- Planta baja: dependencias generales y específicas, atención al ciudadano, salón de actos, vestuarios y aseos, cuartos de instalaciones, unidad de sanciones y taller grúa.
 - Planta primera y segunda: dependencias generales y específicas, documentación, jefaturas y aseos.

Se prevé la ejecución de una urbanización exterior al edificio con acabado en aglomerado asfáltico, además de la prolongación de un ramal de la avenida Jaime I que enlaza con la red viaria con una calzada de 7m y aceras en ambos márgenes de 2m.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 13 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

Resumen superficies y usos:

- 561 plazas
- Aparcamiento y circulaciones: 21.350,73 m²
- Dependencias: 5.183,93 m²
- Administración: 5.778,93 m²

En las dependencias se incluyen espacios reservados para atención al público, vestuarios, instalaciones, jefaturas, direcciones, sanciones, dependencias generales y específicas.

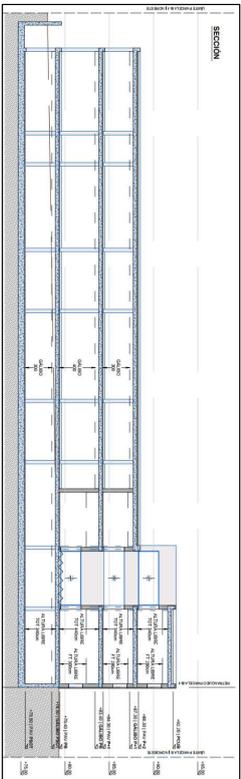


Figura 5. Sección tipo edificio-depósito de vehículos.

El Presupuesto Total (IVA Inclusive) de las actuaciones descritas en el Anteproyecto incluido en el **Apéndice 1** asciende a la cantidad de DIECISEIS MILLONES NOVECIENTOS CUARENTA Y DOS MIL SEISCIENTOS OCHO EUROS CON OCHENTA Y TRES CENTÍSIMOS (16.942.608,83 €).

2.3 SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN VIARIA PARA OCUPACIONES TEMPORALES.

El tercer servicio asociado al presente estudio de viabilidad tiene por objeto la colocación, control y recogida de la señalización de prohibición de estacionamiento a implantar de forma temporal como consecuencia de las autorizaciones para ocupaciones de las zonas de la vía pública que precisen un uso especial por particulares.

La actividad a desarrollar se divide en la implantación de la señalización, la inspección del estado de la misma durante su permanencia en la vía pública (~48 horas), la redacción de los correspondientes partes para el posterior control de la actuación y la toma de datos para garantizar el correcto desarrollo de proceso y, en su caso, justificar los expedientes sancionadores que se deriven del incumplimiento de la señalización.

IMPLANTACION:

Este proceso consiste en el desplazamiento de los medios de señalización y balizamiento necesarios desde el correspondiente almacén hasta el punto donde se deben implantar. A continuación, se coloca la señalización de acuerdo a las condiciones específicas para cada caso.

Para este cometido se deberá disponer al menos de:

- 150 señales de circulación móviles, con panel protegido para colocación del texto indicativo sobre la ocupación.
- 1000 conos de balizamiento.
- 300 metros de barrera móvil tipo New Versey.
- 500 metros de valla tipo ayuntamiento.
- Vehículo tipo furgoneta adecuado para el desplazamiento de material y del personal necesario para su colocación y retirada.
- Vehículo tipo camión grúa de 3 ejes y par de elevación de 10 tn x m.

El personal necesario para la colocación y retirada de la señalización deberá cubrir el turno de mañana y tarde, de lunes a sábado. Como mínimo, esta dotación estará formada por un conductor y dos operarios – auxiliares.

Los vehículos estarán dotados de los sistemas de comunicación y gestión, de forma que se pueda integrar con las comunicaciones de los vehículos del servicio de GRUÁ.

INSPECCION:

Una vez implantada la señalización y el balizamiento en cada ubicación, el personal del servicio deberá proceder a realizar las visitas de inspección periódicas con la supervisión de los agentes de la Policía Local, con la frecuencia que se fije y de tal forma que se deberá corregir cualquier modificación de la situación de la implantación original.

Para las labores de inspección se contará con unos dispositivos idénticos a los de los vehículos grúa, que permitirán la tramitación de propuestas de sanción.

CONFECCION DE FICHAS Y PARTES:

En el momento de la implantación, así como en las inspecciones periódicas que se realicen, se deberán confeccionar partes y fichas de inspección, con la supervisión de la Policía Local en caso de propuesta de sanción.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 14 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

La tramitación de las fichas y partes se realizará por el sistema informático de gestión del servicio de GRUA, de forma que se permita la consulta y gestión de todo el proceso, con la posibilidad de validación de sanción de forma remota por agente de la Policía Local.

RETIRADA DE LA SEÑALIZACIÓN Y BALIZAMIENTO:

El mismo equipo de la implantación, una vez concluida la ocupación, a la mayor brevedad posible, procederá a la retirada de la señalización y el balizamiento implantados originalmente al objeto de su traslado a almacén o para su reutilización en una nueva implantación.

COSTE DEL SERVICIO:

El coste de este servicio está integrado en los servicios de ORA y GRUA, de forma que el personal que preste este servicio pueda compaginar estas funciones con las que se realizan en los otros servicios, en especial con las categorías de conductor y controlador.

MEDIOS DE ATENCIÓN AL PÚBLICO:

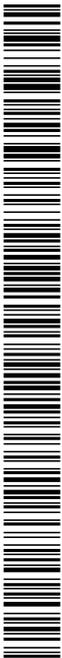
Con el nuevo servicio de la ORA se mejorarán las dependencias para la atención al ciudadano, con una oficina específica para atender al público que ostente la condición de residente de una zona de regulación.

En las nuevas dependencias se habilitará un espacio para la atención público del servicio de señalización vial para la ocupación temporal del dominio público.

MEDIOS TECNOLÓGICOS DE CONTROL:

Con el nuevo servicio de ORA se implementarán nuevos dispositivos tecnológicos para el equipo de control motorizado, que constarán de vehículos tipo motocicleta así como coches.

Estos medios serán compartidos con el Servicio de Señalización Vial para la inspección de las ocupaciones temporales y la mejora y optimización de la inspección.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 15 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

3 ESTUDIO DE SOLUCIONES Y JUSTIFICACION SOLUCION ELEGIDA

En este apartado se justifica la solución adoptada para las nuevas instalaciones de depósito de vehículos asociada a los servicios de GRUA-ORA, dado que el resto de servicios establecidos en el contrato de concesión serán de similares características al contrato actual.

Inicialmente se ha realizado un análisis de la capacidad de los depósitos en otras ciudades, con el objetivo de determinar la superficie necesaria para las nuevas instalaciones del depósito de vehículos de Alicante.

Para ello, a modo de resumen, se aporta la siguiente tabla comparativa, donde los datos de habitantes, visitantes y permociones pertenecen al INE, y el número de vehículos a la DGT.

Habitantes	Vehículos	Permociones	Superficie	Parcelas 4r	Parcelas 2r	Parcelas 1.000	Parcelas 1.000	Parcelas 1.000	Parcelas 1.000	Superficie
2017 326.686	3.948	1.516.662	30.000	25	1.200	3.241	5.481	1.471	0.631	60.070
Alicante	214.177	1.115.901	16.204	650	240	3.104	4.481	2.171	0.581	76.651
Castellón	63.741	55.413	618.387	240	240	2.871	4.331	0.381	0.281	71.651
Torrevieja	74.121	55.000	9.834	300	300	5.311	7.151	0.381	0.281	132.871
Valencia	797.808	491.132	4.006.060	34.962	1.791.222	2.221	3.581	0.971	0.431	44.442

Promedio sin grada	Parcelas	Parcelas	Parcelas	Parcelas	Superficie
Asignar 2 vehículos por promedios	2.711	4.121	1.181	0.431	64.051
	894	900	391	631	21.051

Tabla 4. Resumen de datos consultados.

Partiendo de esos datos, se ha calculado un promedio de las características de los servicios analizados y se ha aplicado a la ciudad de Alicante, debiendo considerarse una superficie de la parcela de 30.000 m² según los datos analizados, entendiendo que dicho mínimo puede interpretarse desde la capacidad de almacenamiento de los vehículos y como orden de magnitud, es decir, admitiéndose parcelas con superficie ligeramente inferior.

3.1 IDENTIFICACION DE ALTERNATIVAS

Una vez determinada la superficie necesaria, se plantean las siguientes alternativas:

- Mantener las instalaciones en los depósitos de Bacarot y Babel.
- Ubicar las nuevas instalaciones en parcela de Rabassa situada en la prolongación de la Avenida Jaime I, de 60.000 m² aproximadamente y referencial catastral 8191614VH1489A000AK, si bien la mitad Este de la parcela está reservada para la construcción de un nuevo cuartel de Guardia Civil, por lo que la superficie

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

disponible resultante sería de 30.000 m² aproximadamente.



Figura 6. Ubicación parcela de Rabassa.

- Ubicar las nuevas instalaciones en parcela situada en la intersección de Gran Via y Calle Daya Vieja, con una superficie de 7.000 m² aproximadamente y la siguiente referencia catastral: 9796302HY1499F0001MZ.



Figura 7. Ubicación parcela Gran Via.

De manera inicial, se descartó la última opción, dado que la parcela se ubica en el PP II/9 Benisauet y para que la misma pueda albergar el futuro depósito de vehículos inmovilizados, se requiere un cambio en la clasificación, dado que el uso actual previsto es dotacional deportivo, por lo que se precisaría una tramitación que en el mejor de los casos tardaría 2 años en aprobarse, debiendo prorrogarse nuevamente el contrato de concesión actual.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 16 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

3.2 ANALISIS DE ALTERNATIVAS

Para las alternativas resultantes, se ha realizado un análisis de recorridos considerando el tiempo necesario para dirigirse a diferentes puntos repartidos por la ciudad de Alicante, desde la ubicación de los 2 Depósitos Municipales de Vehículos (Bacarot y Babel) y desde la alternativa propuesta (parcela Rabassa), resumiendo los datos obtenidos en la siguiente tabla:

COMPARATIVA RUTAS	ORIGEN		
	Depósito Rabassa	Depósito Bacarot	Depósito Babel
DESTINO	10	10	7
Calle Deportista Joaquín Blume, 13, 03008	8	7	6
Av. Mare Nostrum, 6, 03007	7	16	14
Av. Baronia de Polop, 20, 03011	8	16	12
Calle Treinta de Marzo, 1, 03012	9	16	12
Rambía Méndez Núñez, 16, 03002	18	21	19
Avinguda de la Costa Blanca, 46, 03540	16	22	20
Av. Païses Escandinavos, 4, 03540	76	108	90
Total	76	108	90
Ahorro	29,63 %	15,56 %	

Tabla 5. Comparativo distancia/tiempo de recorridos según depósito.

Como se desprende de la tabla, la localización propuesta para el depósito de vehículos, en Rabasa junto a la Vía Parque, es la mejor opción desde el punto de vista de logístico, dado que reduce los tiempos de recorrido en 15,56% respecto a la instalación actual de Babel, y agrupando el servicio en un mismo depósito, se eliminan los desplazamientos entre ellos.

3.3 JUSTIFICACIÓN SOLUCIÓN ADOPTADA

Como consecuencia de lo expuesto, en lo que respecta al uso de la parcela de Rabassa como Depósito Municipal de Vehículos, se considera que:

1. La características físicas y las condiciones urbanísticas de la parcela resultan adecuadas para el uso pretendido.
2. Las obras necesarias para su adecuación resulta viable desde el punto de vista de las infraestructuras existentes, de las condiciones del terreno y de las actuaciones proyectadas según se establece en anteproyecto incluido en Apéndice 1.

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

3. Las necesidades del servicio no agotarían el suelo disponible, siendo posible la división de la parcela para destinar a otros usos la parcela excedente.

4. La nueva ubicación reduce los tiempos de desplazamiento, con lo que se conseguiría un ahorro energético y un beneficio ambiental, así como una mejora en el servicio.

Por todo lo anterior, se establece en el presente estudio de viabilidad la necesidad de trasladar las nuevas instalaciones para los servicios públicos de retirada, inmovilización y depósito de vehículos a la parcela municipal de Rabassa.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 17 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMA. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

4 ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

La licencia de actividad, o disposición equivalente, de las nuevas instalaciones está en consonancia con los usos urbanísticos y municipales autorizados, así como en materia medioambiental, dado que no existe obligatoriedad de trámite de Evaluación de Impacto Ambiental a la presente actuación ni trámite alguno específico con respecto a sus impactos sobre el paisaje.

4.1 JUSTIFICACION NO NECESIDAD ESTUDIO IMPACTO AMBIENTAL

Según la aplicación de la normativa vigente en materia ambiental, no se considera que deba someterse a trámite de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria (EAO), Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada (EIAS) ni Estimación de Impacto Ambiental (EISA), por no encontrarse la actuación prevista dentro de las señaladas en la normativa vigente.

Para justificar dicha afirmación, la legislación vigente que regula la evaluación de impacto ambiental y de integración paisajística está integrada por normas estatales y autonómicas, amparando la idoneidad ambiental de las actuaciones previstas:

La **Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental**, en su Anexo incluye los tipos de proyectos sujetos a Evaluación de Impacto Ambiental, en particular en el apartado 8 indica:

“8. Proyectos de infraestructura

- Construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas y privadas de comunicación y líneas de ferrocarril cuyo itinerario discursa, en todo o en parte, en territorio se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana.”
- Aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general y aeropuertos de uso particular.
- Puertos de refugio, deportivos y de pesca que no sean de interés general, así como vías navegables cuyo itinerario discursa, en todo o en parte, en el territorio de la Comunidad Valenciana.
- Realización de espigones en la costa y de obras en puertos que no sean de interés general y que las mismas impliquen ganar terrenos al mar.
- Presas y embalses de riego.
- Obras de canalización y regularización de cursos de agua.
- Instrumentos de ordenación del territorio.
- Cualquier otro proyecto o actividad que, mediante Decreto del Consejo, se considere, con posterioridad a la aprobación de la presente Ley, que directa o indirectamente pueda

tener efectos sobre la salud, el bienestar humano y el entorno.

Las actuaciones proyectadas no se encuentran en ninguno de los supuestos anteriores y tampoco existe Decreto del Consejo de ministros que indique que dichas instalaciones puedan tener efectos sobre la salud, el bienestar humano y el entorno.

El Decreto 162/1990, de 15 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 2/1989, de 3 de marzo, de Impacto Ambiental, indica:

“8. Proyectos de infraestructura.

- Construcción de autopistas, autovías, carreteras, vías públicas o privadas de comunicación y líneas de ferrocarril de nueva planta cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana, salvo en los casos que desarrollen trazados y características recogidos en instrumentos de ordenación del territorio o en Estudios Informativos de Carreteras con Declaración positiva de Impacto Ambiental, y en los casos de construcción de líneas de tranvía cuyo trazado discursa íntegramente por suelo urbano.”
 - Construcción y/o ampliación de aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general y aeropuertos de uso particular.
 - Construcción y/o ampliación de puertos de refugio, deportivos y de pesca que no sean de interés general, siempre que la ampliación exceda de su delimitación actual y suponga una ganancia de terrenos al mar superior al 5 por 100 de su superficie actual, salvo en los casos que desarrollen actuaciones contempladas en Planes de Ordenación con Declaración positiva de Impacto Ambiental.
 - Realización de obras de regeneración y defensa de la costa.
 - Presas y embalses de riego.
 - Obras de canalización y/o regularización de cursos de agua, cuando discurren en terrenos seminaturales, naturales o incultos, clasificados como suelo no urbanizable, salvo en los casos que desarrollen trazados recogidos en instrumentos de ordenación del territorio con Declaración positiva de Impacto Ambiental o cuando constituyan conservación o mejora de las actualmente existentes, sin modificar su trazado.
 - Instrumentos urbanísticos y de ordenación territorial.”
- De igual forma que para la Ley 2/1989, las actuaciones proyectadas no se encuentran en ninguno de los supuestos anteriores.
- La **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental** establece en su Anexo I Proyectos sometidos a la evaluación ambiental ordinaria indica:
- “Grupo 6. Proyectos de infraestructuras.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 18 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMA. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

- a) Carreteras.
- b) Ferrocarriles.
- c) Construcción de aeródromos clasificados como aeropuertos.
- d) Construcción de puertos comerciales, pesqueros o deportivos.
- e) Muelles para carga y descarga conectados a tierra y puertos exteriores.
- f) Construcción de vías navegables."

Las instalaciones proyectadas no se encuentran en ninguno de los supuestos anteriores para ser sometido a evaluación ambiental ordinaria.

Por otra parte, se establece en el Anexo II Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada:

- Grupo 7. Proyectos de infraestructuras:
 - a) Proyectos de urbanizaciones de polígonos industriales.
 - b) Proyectos situados fuera de áreas urbanizadas de urbanizaciones, incluida la construcción de centros comerciales y aparcamientos y que en superficie ocupen más de 1 ha.
 - c) Construcción de vías ferroviarias y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías (proyectos no incluidos en el anexo I).
 - d) Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de Julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I) así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuren en el anexo I o en el anexo II que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.2.c) de esta Ley.
 - e) Obras de alimentación artificial de playas cuyo volumen de aportación de arena supere los 500.000 metros cúbicos o bien que requieran la construcción de diques o espigones.
 - f) Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares de un determinado tipo, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeros.
 - g) Construcción de vías navegables tierra adentro (no incluidas en el anexo I).
 - h) Obras costeras destinadas a combatir la erosión y obras marítimas que puedan alterar la costa, por ejemplo, por la construcción de diques, malecones, espigones y otras obras de defensa contra el mar, excluidos el mantenimiento y la reconstrucción de tales obras y las obras realizadas en la zona de servicio de los puertos.
 - i) Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I.
 - j) Modificación del trazado de una vía de ferrocarril existente en una longitud de más de 10 km"

Las actuaciones proyectadas no se encuentran en ninguno de los supuestos anteriores, dado que el Grupo 7.b aunque está relacionada con estacionamiento de vehículos se establece para zonas no urbanizadas y para aparcamientos en superficie mayores de 1ha.

- Grupo 9. Otros proyectos.

- a) Pistas permanentes de carreras y de pruebas para vehículos motorizados.
 - b) Instalaciones de eliminación o valorización de residuos no incluidas en el anexo I que no se desarrollen en el interior de una nave en polígono industrial, o con cualquier capacidad si la actividad se realiza en el exterior o fuera de zonas industriales.
 - c) Instalaciones terrestres para el vertido o depósito de materiales de extracción de origen fluvial, terrestre o marino no incluidos en el anexo I con superficies superior a 1 ha.
 - d) Instalaciones de almacenamiento de chatarra, de almacenamiento de vehículos desechados e instalaciones de desguace y descontaminación de vehículos que no se desarrollen en el interior de una nave en polígono industrial, o con cualquier capacidad si la actividad se realiza en el exterior o fuera de zonas industriales.
 - e) Instalaciones destinadas a la valorización de residuos (incluyendo el almacenamiento fuera del lugar de producción) que no se desarrollen en el interior de una nave en polígono industrial excluidas las instalaciones de residuos no peligrosos cuya capacidad de tratamiento no supere las 5.000 t anuales y de almacenamiento inferior a 100 t.
 - f) Instalaciones o bancos de prueba de motores, turbinas o reactores.
 - g) Instalaciones para la recuperación o destrucción de sustancias explosivas.
 - h) Pistas de esquí, remontes, teleféricos y construcciones asociadas (proyectos no incluidos en el anexo I).
 - i) Campamentos permanentes para tiendas de campaña o caravanas con capacidad mínima de 500 huéspedes.
 - j) Parques temáticos (proyectos no incluidos en el anexo I).
 - k) Proyectos para ganar tierras al mar, siempre que supongan una superficie superior a cinco hectáreas.
 - l) Urbanizaciones de vacaciones e instalaciones hoteleras fuera de suelo urbanizado y construcciones asociadas.
 - m) Cualquier proyecto que suponga un cambio de uso del suelo en una superficie igual o superior a 50 ha.
- Las actuaciones proyectadas tampoco se encuentran en ninguno de los supuestos anteriores referente a otros proyectos, dado que no se proyecta una instalación de almacenamiento de vehículos desechados o desguace (Grupo 9.d).

Cabe destacar que se reserva un espacio en el edificio para gestionar los residuos de cualquier vehículo, y en particular para aquellos que sufran averías y sean depositados temporalmente dentro de las instalaciones, dado que los requerimientos de la DGT

ESTUDIO DE VIABILIDAD

18



establecen la necesidad de disponer de zona habilitada para la gestión de los residuos que puedan provocar estos vehículos averiados durante su estancia en las instalaciones.

A este respecto relacionado, se cumplen los requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos, de los depósitos de las administraciones públicas y de las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil según el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Por tanto, las actuaciones proyectadas no se encuentran en ninguno de los supuestos anteriores para ser sometido a evaluación ambiental simplificada.

Tampoco se incluyen las instalaciones proyectadas en los supuestos que establece el Real Decreto 445/2023, de 13 de junio, por el que se modifican los anexos I, II y III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Además, el objeto de esta actuación no afecta a ZEC ni a ZEPA alguna, espacios estos adscritos a la Red Natura 2000, por lo que no aplica las determinaciones establecidas al efecto en el Decreto 60/2012, de 5 de abril, del Consell, por el que regula el régimen especial de evaluación y de aprobación, autorización o conformidad de planes, programas y proyectos que puedan afectar a la Red Natura 2000.

Las actuaciones proyectadas tampoco implican variación o desvío del trazado de ninguna vía pecuaria o régimen hidráulico preexistente.

De toda la anterior normativa, concretamente de los artículos encargados de recoger las actuaciones, proyectos y planes que han de someterse al trámite de Evaluación de Impacto Ambiental, no se desprende la obligatoriedad de someter a dicho trámite al objeto de las nuevas instalaciones para los servicios públicos de retirada, inmovilización y depósito de vehículos asociado al estacionamiento regulado en superficie: la construcción de dichas instalaciones favorece la descongestión del tráfico en la ciudad de Alicante, la seguridad vial y la mejora de la gestión del espacio público por el bien del interés general.

Ante lo comentado, no se considera que deba someterse a trámite de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria (EIAO), Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada (EIAS) ni Estimación de Impacto Ambiental (ESIA), por no encontrarse las actuaciones propuestas dentro de las señaladas previamente en la legislación ambiental y quedar enmarcadas en los planes de movilidad y urbanísticos de la ciudad de Alicante, en consonancia con lo establecido en la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana.

4.2 ANÁLISIS AMBIENTAL DE ALTERNATIVAS

Se ha realizado un estudio elaborado para analizar las dos alternativas consideradas para definir el diseño y posterior construcción de las nuevas instalaciones.

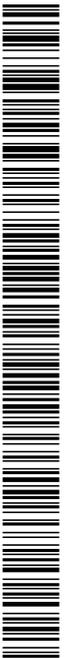
Para ello se han considerado las condiciones actuales del tipo de suelo, las afecciones previstas para su desarrollo, las condiciones de contorno al emplazamiento y demás parámetros de interés, con el fin de obtener una solución que contemple las diferentes características y casuística de la intervención que se pretende acometer y justifique su elección para el posterior desarrollo constructivo e implantación para la concesión del servicio.

Conforme al análisis realizado y en base a toda la documentación analizada, se han propuesto dos soluciones técnicamente viables.

La alternativa 1 contempla mantener las instalaciones en las dependencias actuales de Bacarot y Babel. Las afecciones y características de la solución planteada son las que se muestran en la siguiente tabla.



Figura 8. Parcelas actuales Bacarot-Babel



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 20 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

Características de alternativa 1		
CATEGORÍA DE AFECCIÓN	TIPO DE AFECCIÓN	APRECIACIÓN
Necesidades de suelo	Parcelas catastrales	0 parcelas afectadas
	Inmuebles	-
	Caminos	-
Condiciones de construcción	Accesibilidad fase construcción	Ya construido
Condiciones de explotación	Accesibilidad fase explotación	Regular
Afecciones medioambientales	Cauces	Ninguno
	Suelo forestal	Suelo urbano
	Vegetación	4 PALMIERAS AFECTADAS
	Flora y fauna protegida	Ninguna
	Emissiones atmosféricas	Altas
Afecciones patrimoniales	Vías pecuarias	Ninguna
	BICs	Ninguna

Tabla 6. Características de la alternativa 1.

La alternativa 2, prevé la ampliación de urbanización de la Avenida Jaime I y la construcción de las instalaciones en suelo urbano.

Características de alternativa 2		
CATEGORÍA DE AFECCIÓN	TIPO DE AFECCIÓN	APRECIACIÓN
Necesidades de suelo	Parcelas catastrales	1 parcela afectada
	Inmuebles	-
	Caminos	-
Condiciones de construcción	Accesibilidad fase construcción	Buena
Condiciones de explotación	Accesibilidad fase explotación	Buena
Afecciones medioambientales	Cauces	Ninguno
	Suelo forestal	Suelo urbano
	Vegetación	Inexistente
	Flora y fauna protegida	Ninguna
	Emissiones atmosféricas	Medias
Afecciones patrimoniales	Vías pecuarias	Ninguna
	BICs	Ninguna

Tabla 7. Características de la alternativa 2.

A modo de resumen, sobre los datos analizados en el estudio de alternativas elaborado, se ha confeccionado una tabla en la que se muestran los puntos fuertes y débiles de cada una de las alternativas finalmente seleccionadas.

ALTERNATIVA	DEBILIDADES	FORTALEZAS
1	- Distancias más largas para la retirada de vehículos.	- No precisa actuaciones de construcción.
2	- Obliga a urbanizar la Avenida Jaime I en su prolongación. - Instalaciones de nueva implantación.	- Los recorridos de los vehículos son menores.

Tabla 8. Debilidades y fortalezas de la pareja de alternativas

Como resumen de lo expuesto anteriormente, la alternativa nº1 presentaría la situación menos favorable desde el punto de vista ambiental, dado que las emisiones atmosféricas de los vehículos-guía son mayores por los recorridos por carretera a realizar. No obstante, la alternativa nº2 implica obras de construcción, por lo que se requieren unas medidas correctoras y protectoras para su implantación.

En definitiva, dado que a largo plazo la alternativa nº2 supone menos perjudicial para el

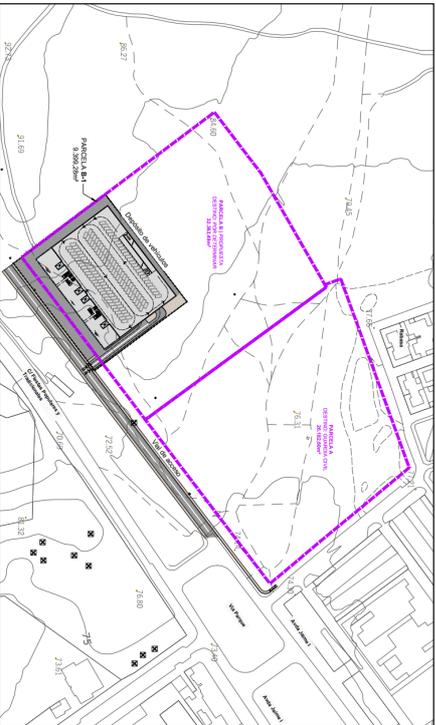


Figura 9. Alternativa 2. Parcela Rabassa.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 21 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

medio ambiente por implicar menores emisiones atmosféricas derivadas del servicio de grúa, se propone la construcción de las nuevas instalaciones en la parcela de Rabassa.

4.3 MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS NECESARIAS

Se ha definido la significatividad de los efectos que tienen las actuaciones proyectadas, y se considera que esta es positiva si se analiza la influencia general de estas.

Con respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero, durante la fase de obra, la influencia es negativa ya que se aumenta el tráfico de vehículos pesados necesarios para la ejecución de las obras, pero su significatividad se considera baja y contrarresta con los efectos positivos que se esperan con respecto a la reducción de emisiones derivada de la reducción de recorridos durante la fase de explotación.

Con respecto a los desechos y residuos generados, durante la fase de obra se aumentan los mismos, controlándose su significatividad mediante la aplicación de las medidas correctoras y de seguimiento habituales en las obras de construcción, por lo que su significatividad se considera controlable-baja.

Las actuaciones producen cambios en los usos del suelo tanto en la fase de obras como de explotación, pero como se ha indicado, su significatividad dentro de la zona de usos homogénea es muy baja y de poca relevancia en comparación con otros cambios del uso del suelo, dado que está programado urbanísticamente por el Ayuntamiento de Alicante.

Los usos de tierra previstos únicamente se dan durante la fase de obra, y al tratarse un terreno erial sin cultivo se considera que no tiene una influencia negativa.

Las actuaciones previstas no modifican los usos del agua existentes.

Con respecto a la vulnerabilidad ante accidentes graves o catástrofes, pese a que su influencia siempre es negativa, se considera que debido a la naturaleza de las obras y al entorno en el que se sitúan su significatividad es controlable siguiendo las normativas existentes a ese respecto.

Los efectos esperados sobre el paisaje durante la fase de obras se considerarán negativos y de baja entidad ya que no tienen una influencia mayor que la de cualquier trabajo de construcción.

El ruido generado por las obras y la generación de una zona con potencial aumento de tráfico en la zona de Rabassa tiene una influencia negativa cuyos efectos se controlan y mitigan mediante el control habitual del ruido en las obras.

Los efectos sobre la seguridad de las personas son muy positivos ya que con las

actuaciones contempladas se reduce de forma considerable la distancia entre los puntos de retirada de vehículos y depósito de los mismos.

Sobre la calidad de vida de los habitantes del entorno de la actuación durante la fase de obra se empeora por las afectaciones habituales de incremento de polvo y otros elementos en el aire, efecto que se controla mediante riegos y el control de la humedad de la tierra y otras medidas habituales recogidas en los pliegos de construcción habituales.

Durante la fase de explotación la influencia es positiva al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y elementos contaminantes en general.

En la siguiente tabla se resumen los efectos de las actuaciones evaluando su influencia y significatividad de los mismos.

EFFECTOS DE LAS ACTUACIONES	INFLUENCIA DE LA OBRA	FASE DE EXPLORACION	SIGNIFICATIVIDAD DE LA OBRA	FASE DE EXPLORACION
Emisiones de gases de efecto invernadero y nocivos	Negativa	Positiva	Baja	Muy Alta
Desechos y generación de residuos	Negativa	Inexistente	Controlable-baja	-
Usos del suelo	Negativa	Negativa	Muy Baja	Muy baja
Uso de la tierra	Negativa	Inexistente	Baja	-
Uso del agua y la biodiversidad	No afecta	Positiva	-	Moderada
Vulnerabilidad frente a inundaciones	Negativa	Negativa	Controlable	Controlable
Vulnerabilidad frente a incendios	Negativa	Negativa	Controlable	Controlable
Efectos sobre el paisaje	Negativa	Positiva	Baja	Alta
Efectos sobre el ruido	Negativa	Negativa	Controlable	Controlable
Efectos sobre la seguridad de las personas	No afecta	Positiva	-	Muy alta
Efectos sobre la calidad de vida	Negativa	Positiva	Controlable	Muy alta

Tabla 9. Resumen de efectos de las actuaciones.

A partir de este punto, atendiendo a lo indicado en el artículo 45.1 g) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se describen las medidas que permiten prevenir, reducir y compensar y, en la medida de lo posible, corregir, cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente de la ejecución del anteproyecto, tanto durante la fase de ejecución como la de posterior explotación.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 22 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE LA RED VIARIA:

El proyecto supone una mitigación de los efectos ambientales negativos de la red viaria existente y su ampliación en la Avenida Jaime I.

Se cumplen así los fines previstos en el artículo 4 de la Ley 3/2014, que incluyen crear y consolidar una red de corredores naturales que favorezcan la adecuada conectividad territorial y la relación con la naturaleza y su disfrute por parte de la ciudadanía.

Por otra parte, en los recorridos destinados al traslado de vehículos se logra una reducción del tráfico por la red viaria asociada a la parcela de Rabassa con respecto a los depósitos actuales y, con ella, de las emisiones de los vehículos.

Durante la fase de obras, se dispondrá señalización con antelación suficiente para advertir a los usuarios y tratar de que tenga un efecto disuasorio que reduzca el uso de la red viaria para el tráfico de paso. Por su parte, la circulación de la maquinaria de obra se restringirá a las zonas señalizadas al efecto.

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE EL SUELO:

Para mitigar los posibles efectos negativos en la fase de construcción, en el proyecto de construcción a redactar se delimitarán de forma precisa los límites de las zonas de ocupación temporal para la ejecución de la obra y para la disposición de acopios e instalaciones auxiliares, reduciendo su extensión al mínimo necesario y cuidando especialmente que no se afecte a las parcelas, viario y edificaciones limítrofes con la obra.

Antes de que comiencen las obras, para evitar una mayor ocupación del suelo, se señalizarán y jalonarán los límites de la franja de ocupación y caminos de acceso. Se identificará, retirará y acopiará adecuadamente la tierra vegetal o roca para su transporte a vertedero. Se prohibirá expresamente el acopio de materiales o la circulación de maquinaria de obra fuera de esas zonas delimitadas y balizadas. Se evitará la afectación de los suelos por vertidos derivados de fugas, escapes o derrames de los propios fluidos de los vehículos, de su carga o de las propias zonas de depósito. Tras la ejecución de las obras, se procederá a la retirada de los escombros y materiales sobrantes y a la limpieza de los terrenos afectados.

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE EL MEDIO HIDRICO:

El proyecto de construcción definirá la ubicación de instalaciones auxiliares y zonas de acopio y aparcamiento de maquinaria, evitando ámbitos con riesgo de inundación.

Quedaría totalmente prohibido cualquier tipo de vertido de fluidos, escombros y materiales a los cauces existentes en el ámbito del proyecto.

En la fase de construcción, no se situará maquinaria, equipos u otros elementos o materiales de obra sobre lechos de cualquier curso de agua, ni se llevarán a cabo en sus proximidades trabajos que puedan generar residuos contaminantes, como es la reparación de maquinaria o el cambio de aceites.

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE LA VEGETACION:

Durante la ejecución de los trabajos, para mitigar los efectos negativos de la acumulación del polvo en suspensión en las copas de los árboles, se realizarán mediciones de la concentración de partículas sólidas en suspensión y se harán riegos periódicos de los caminos de obra y riegos de limpieza de la vegetación afectada, en particular en los días para los que se prevengan altas temperaturas o viento. Controlando que se aplica en todo momento la normativa vigente a este respecto.

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE LA FAUNA:

Para mitigar los posibles efectos en la fase de ejecución, el proyecto de construcción incluirá elementos de mitigación adicionales tales como limitar la circulación de maquinaria a los caminos existentes y a las zonas de ocupación jalonadas, reducir las emisiones de ruidos y polvo y evitar trabajos de movimiento de tierras nocturnos y durante las épocas críticas de reproducción de aves, mamíferos y reptiles.

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE EL AMBIENTE SONORO:

Durante la construcción de la infraestructura, el proyecto de construcción prescribirá la adopción de las medidas habituales en este tipo de obra, como puede ser limitar o prohibir los trabajos en horario nocturno no justificados, llevar un mantenimiento preventivo y regular de la maquinaria, establecer una limitación adecuada al tránsito y a la velocidad de circulación de vehículos y maquinaria pesada o reducir las actividades ruidosas al mínimo imprescindible. Se controlará el cumplimiento de las normativas y directrices municipales de ruido.

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE EL AIRE Y LA CALIDAD ATMOSFERICA:

En fase de construcción, al igual que para mitigar la afectación sobre las especies vegetales, una de las medidas más efectivas es el riego de caminos y viarios de obra por los cuales transite maquinaria. Los riegos se intensificarán en las zonas más cercanas a las edificaciones de Rabassa y en días de viento. El proyecto deberá establecer también la paralización de los trabajos cuando existan superficies expuestas que puedan provocar nubes de polvo y se prevengan fuertes vientos. Se limitará la velocidad de circulación de los vehículos y maquinaria de obra por caminos no asfaltados, disponiendo las señales oportunas para este fin, y se llevarán a cabo trabajos periódicos de mantenimiento para garantizar que la maquinaria funciona en las mejores condiciones.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 23 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

MITIGACION DE EFECTOS SOBRE PAISAJE:

Las soluciones constructivas de la nueva edificación se integrarán en el entorno con la renaturalización de los espacios anexos al edificio, realizándose un tratamiento integral de la parcela, no limitándose a los límites de la actuación en cuestión proyectada.

4.4 SEGUIMIENTO DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

En este apartado, atendiendo a lo indicado en el apartado 1h) del artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se describe la forma de realizar el seguimiento que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en este estudio de viabilidad:

Estas medidas y los procedimientos para su seguimiento aquí incluidos no tienen carácter limitativo, debiéndose en todo caso cumplir los preceptos establecidos por la normativa ambiental vigente (europea, estatal, autonómica y local) y sus criterios básicos:

La vigilancia del cumplimiento de estas medidas corresponde a la Dirección Facultativa y a la representación de la administración.

En primer lugar, se vigilará que el Proyecto de Construcción recoja lo indicado en el presente Estudio de Viabilidad y que todas las disposiciones obedezcan a los criterios que lo sustentan.

En la fase de ejecución de la obra, la vigilancia corresponderá a la Dirección de la Obra. Para atender de una forma especialmente cuidadosa los efectos sobre el entorno de la actuación, se propone en este Documento que el equipo de Dirección de Obra incluya un técnico de apoyo especialista en esta materia.

El seguimiento de las propuestas se realizaría mediante un Programa de Vigilancia Ambiental (en adelante, PVA), a desarrollar en el Proyecto de Construcción y a implementar por la empresa constructora en fase de ejecución.

El PVA tiene como objeto el seguimiento de la evolución de los aspectos ambientales relevantes para garantizar el cumplimiento de las indicaciones y de las medidas ambientales previstas, de modo que se puedan prevenir y detectar mediante los oportunos controles las posibles desviaciones de los impactos o de las medidas protectoras y correctoras establecidas, con suficiente antelación para corregirlas y adoptar las medidas necesarias que eviten daños graves o irreparables en el medio.

Las medidas del PVA se establecerían en el Proyecto de Construcción y se aplicarían durante la ejecución de las obras y durante la fase de explotación (preferentemente, durante el periodo de garantía).

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

A continuación, se presentan de forma resumida los puntos esenciales que debería contemplar el PVA.

ELEMENTO AMBIENTAL	FASE	ASPECTO A VIGILAR
Red viaria	Construcción	- Señalización. - Circulación de la maquinaria de obra circunscrita a las zonas señalizadas.
		- Replanteo y jalonnemento de los límites de la obra. - Jalonnemento y delimitación de límites de zonas de ocupación temporal, acopios e instalaciones auxiliares. - Mantenimiento de acceso y servicios a parcelas agrarias limitrofas. - Identificación de espacios a regenerar. - Retirada y acopio de tierra vegetal. - Acopios fuera de las zonas señalizadas. - Vertidos de escombros o procedentes de la maquinaria. - Limpieza de la zona de obras al acabar los trabajos.
Suelo	Construcción	- Ocupación de cauces naturales; - Vertidos accidentales a cauces naturales;
Medio hídrico	Construcción	- Inspección del funcionamiento de las obras de drenaje.
Medio hídrico	Explotación	- Identificación y protección de ejemplares arbóreos; - Presencia de polvo en la vegetación. - Identificación de espacios a regenerar. - Realización de los tratamientos de revegetación en las épocas establecidas en el proyecto.
Vegetación	Construcción	- Éxito de la restauración vegetal.
Vegetación	Explotación	

ESTUDIO DE VIABILIDAD

23



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 24 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

ELEMENTO AMBIENTAL	FASE	ASPECTO A VIGILAR
Fauna	Construcción	<ul style="list-style-type: none"> - Identificación de nidos, madrigueras y cobijos de fauna. - Control de la posible presencia de especies catalogadas como protegidas. - Control de la actividad de obra: limitación de circulación a caminos existentes y zonas jalonadas, control de ruido en trabajos nocturnos, restricción de trabajos en épocas críticas de reproducción.
Ambiente sonoro	Construcción	<ul style="list-style-type: none"> - Control de los niveles de ruido. - Estado de mantenimiento de la maquinaria. - Control de niveles de polvo. - Control de la cubrición de acopios y cajas de camiones que transporten materiales sueltos.
Aire y calidad atmosférica	Construcción	<ul style="list-style-type: none"> - Vigilancia del riego de los caminos. - Control de la velocidad de circulación por los caminos de obra. - Estado de mantenimiento de la maquinaria.
Paisaje	Construcción	<ul style="list-style-type: none"> - Extendido de tierra vegetal en condiciones adecuadas. - Realización de los tratamientos de revegetación en las épocas establecidas en el proyecto.
Paisaje	Explotación	<ul style="list-style-type: none"> - Éxito de la restauración vegetal.

Para cada uno de estos aspectos, el PVA contemplará los métodos de inspección, su periodicidad, los indicadores y sus valores admisibles, las medidas de prevención y corrección previstas y el responsable de llevar a cabo la vigilancia.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

24



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecc682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 25 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

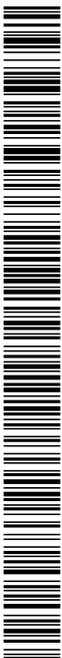
5 ESTUDIO SEGURIDAD Y SALUD OBRAS

En el Anexo 6 del Anteproyecto redactado se incluye un Estudio de Seguridad y Salud donde se analizan los riesgos y medidas de prevención, con objeto de integrar la prevención en el mismo, estudiando de manera básica tanto los riesgos de accidentes y enfermedades profesionales como los riesgos de daños a terceros.

Las intenciones y aspectos analizados por dicho Estudio pueden resumirse en:

- Preservar la integridad de los trabajadores y de todas las personas del entorno.
- Organizar el trabajo de forma tal que el riesgo sea mínimo.
- Determinar las instalaciones y útiles necesarios para la protección colectiva e individual del personal.
- Definir las instalaciones para la higiene y bienestar de los trabajadores.
- Establecer las normas de utilización de los elementos de seguridad.
- Proporcionar a los trabajadores los conocimientos necesarios para el uso correcto y seguro de los útiles y maquinaria que se les encomiende.
- Regular el transporte del personal, los trabajos con maquinaria ligera, los primeros auxilios y evacuación de heridos, los Comités de Seguridad y Salud.

En el proyecto de construcción a redactar, se incluirá un Estudio de Seguridad y Salud en cumplimiento del Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, con objeto de prevenir riesgos de accidentes y enfermedades profesionales, derivables de los trabajos de construcción de las Obras de las nuevas instalaciones, así como de definir los locales preceptivos de higiene y bienestar de los trabajadores que las ejecutarán.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 26 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

6 INFORMES PLANEAMIENTO

En este apartado se resumen los datos de informes existentes que hacen referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico de referencia donde se sitúa la parcela propuesta para las nuevas instalaciones de depósito municipal de vehículos.

6.1 SITUACION URBANISTICA

Conforme al plano 4, hoja 2 de clasificación y gestión del suelo del Plan General Municipal de Ordenación de Alicante de 1987, la parcela propuesta se encuentra dentro del Suelo Urbano. El APD/4, el APD/6 y el PAU/2, son los sectores cercanos con planeamiento desarrollado. En el plano de calificación global del suelo, en la serie 2 A, hoja 2, se define su pertenencia a los sistemas generales, al sistema de "servicios urbanos", uso pormenorizado "otros servicios" con código S/U. En el plano de Suelo Urbano: Alineaciones, plano 3 A, hoja G-8, se definen las alineaciones exteriores.

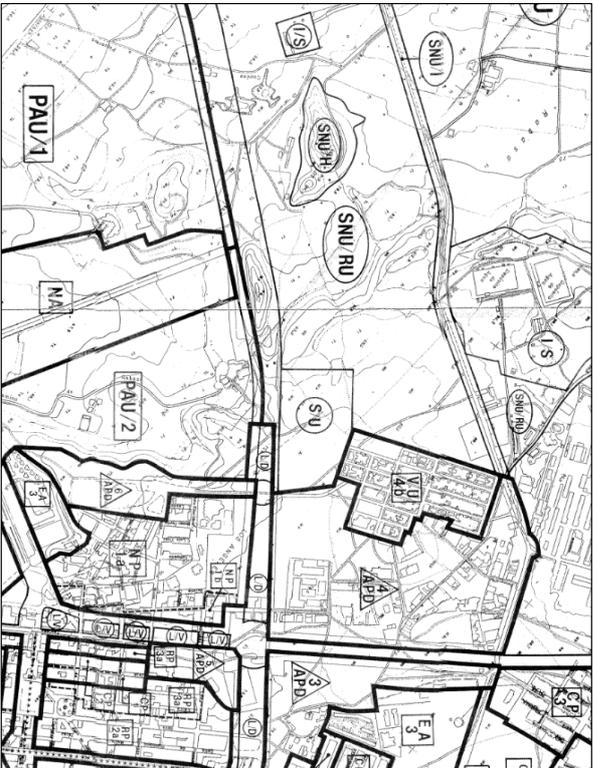


Figura 10. Plano de usos del suelo PGOU.

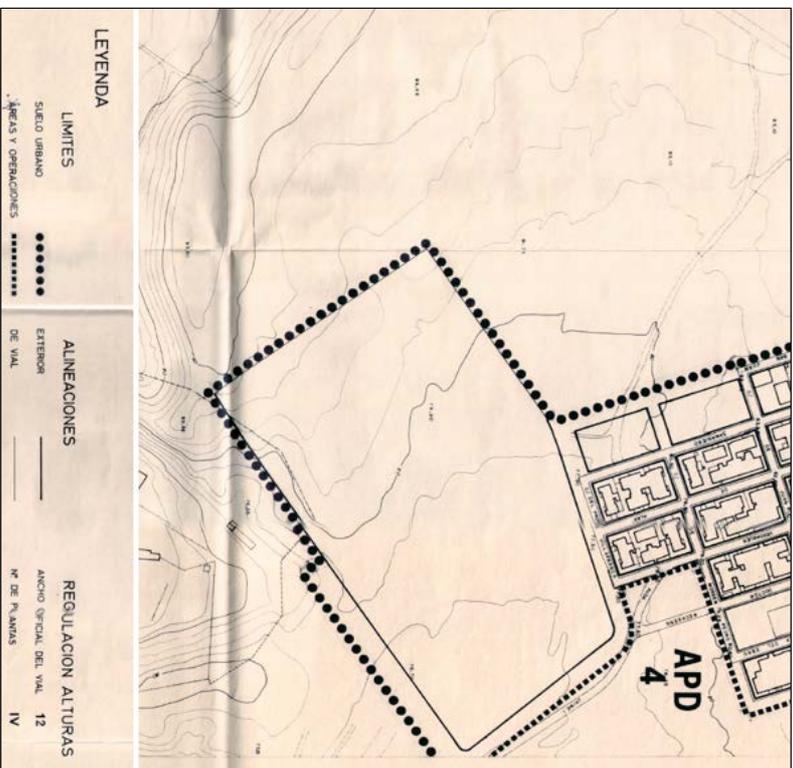


Figura 11. Plano de alineaciones.

Aunque no está aprobado, el Borrador del Plan General de Alicante propone una ordenación pormenorizada, con un viario que divide la parcela y definiendo el suelo como equipamiento de infraestructuras y servicios urbanos.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 28 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

* Las instalaciones proyectadas se adaptarán a la geometría de la finca n.º 541179 de 34,939 m².

** La parcela no se ubica en ninguna de las zonas incluidas en el Título V de las NN.UU. del PGMO.

*** En aplicación de lo dispuesto en el art. 100.2 de las NN.UU. del PGMO, la construcción propuesta, de 3 plantas y 12.80 metros de altura, es acorde con la integración en el entorno próximo y en el paisaje donde se ubica.

En definitiva, en cuanto a la compatibilidad urbanística de la actuación, el uso depósito de vehículos y de estacionamiento regulado en superficie de los servicios públicos municipales es APTO para el emplazamiento propuesto.

6.3 FICHAS CATASTRAL Y PATRIMONIAL DE LA PARCELA

La parcela objeto del estudio se sitúa en la prolongación de la Avenida Jaime I, con una superficie según catastro de 60.458 m² y referencial 8191614YH1489A000AK.

Figura 13. Referencia catastral parcela Rabassa.

En el inventario con levantamiento topográfico de 2007, la superficie de la parcela municipal según cartografía es de 59.178 m², existiendo 1.990m² de superficie de parcela dentro del trazado de la vía parque, tal como se indica en la ficha de patrimonio levantada ante notario.

Figura 14. Levantamiento departamental de cartografía.

No obstante, las nuevas instalaciones ocupan una superficie menor, no entrando en contradicción con las mediciones tomadas hasta la fecha.

En cualquier caso, ha prevalecido la delimitación de la parcela que figura en el Registro de la Propiedad frente a otras referencias.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 29 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

Excmo. Ayuntamiento
de Alicante

FICHA DE PATRIMONIO EXPEDIENTE 8/1/

Fecha: 09/09/2015
Página: 1 de 2

IDENTIFICACION Y ENCLAVAMIENTO		Naturaleza Dominio: DOMINIO PUBLICO		Num. de Orden: 427	
Nombre de la Finca: POLIGONO DE RABASA		Situación: RABASA		Calle: (3439) AVENIDA JAIME I	
Tipo de Bien: SUELO DOTACIONAL ADMINISTRATIVO		Dotación: BARRIO DE RABASA		Observaciones: Expedientes O.R.L 2/1998 Y O.R.L 165012	
Ref. Catastral: 6171614 YH1489A 0001AK		Destino: Administrativo		Acuerdo: MUNICIPAL/AGROPACION	
Órgano: PLENO DEL AYUNTAMIENTO		Fecha: 25/07/1996		Linderos	
DATOS JURIDICOS		Superficies		Registral: 61.236,00	
Catastral: 60.458,00		Real: 61.168,00		Catastral: 60.458,00	
Real: 61.168,00		Superficie construida: 0,00		Superficie útil: 0,00	
Tomos Libro Sección Folio Finca Inscripción Nº Reg. Propiedad		Superficie útil: 0,00		Cuenta de participación: 0,0000	
938 196 54179 1 TRES		Características:		Observaciones: SEGUIMIENTO/ENCLAVAMIENTO TOPOGRAFICO REALIZADO EN SEPTIEMBRE DE 2007. LA PARCELA DE ELECUTAN	
Forma de Adquisición: AGRUPACIÓN		Título Jurídico: ESCRITURA PUBLICA 194		Fecha: 16/10/1996	
Transmisor: RAMON ALARCON CANOVAS		Receptor: RAMON ALARCON CANOVAS		Nº Protocolo: 3619	
DATOS URBANISTICOS					
Condiciones edificación:					
Agua: <input type="checkbox"/>		Electricidad: <input type="checkbox"/>		Pav. de aceras: <input type="checkbox"/>	
Alcantarillado: <input type="checkbox"/>		Pav. de calzada: <input type="checkbox"/>		Alumbrado: <input type="checkbox"/>	
Condiciones de urbanización:					
Plan general:		Hoja Plan General:			
Fecha Plan General:		Calificación del Suelo:			
Calificación del Suelo:		Sistema de Ordenación y Tipología:			

Figura 15. Referencia patrimonial parcela Rabassa.

6.4 CARACTERÍSTICAS DE LA PARCELA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

La topografía de la parcela es suave, según la cartografía del Ayuntamiento de Alicante, la cota más baja se sitúa en torno a 74,30 m, localizada en la esquina Este de la parcela, y la más elevada es de 88,00m en la esquina Sur.

Las pendientes del terreno son inferiores al 5% en la mayor parte, sólo en algunas zonas en la esquina Sur alcanza pendientes del 25%.

La vegetación es prácticamente inexistente, contándose menos de 20 árboles y zonas de arbustos. Sólo se aprecian signos de cultivos abandonados en la parte Oeste de la parcela.

El Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención de Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), identifica una cuenca dentro de la parcela con el nivel de Inundabilidad, "Peligrosidad Geomorfológica: Vaguadas y barrancos de fondo plano", definida en la normativa.

Según lo indicado en el PATRICOVA:

"Peligrosidad geomorfológica:

En este nivel de peligrosidad de inundación se han identificado diferentes procesos geomorfológicos, que, por sus características, actúan como un indicador de la presencia de inundaciones históricas, no necesariamente catalogadas, debiéndose identificar la probabilidad de reactivación de los fenómenos geomorfológicos y, en su caso, los efectos susceptibles de generarse."

Del Artículo 20. Condicionantes en suelo urbano y suelo urbanizable con programa de actuación aprobado, afectado por peligrosidad de inundación.

"Los Ayuntamientos, en el suelo urbano y en el suelo urbanizable con programa de actuación integrada aprobado, afectado por peligrosidad de inundación, deberán verificar la incidencia de la misma e imponer, cuando proceda, condiciones de adecuación de las futuras edificaciones, tomando como referencia las establecidas en el anexo I de esta normativa. Asimismo impondrán, junto con las restantes administraciones públicas implicadas, la realización de aquellas actuaciones de reducción del riesgo de inundación que sean más prioritarias."

El anexo I referido indica lo siguiente:

"ANEXO I. CONDICIONES DE ADECUACION DE LAS EDIFICACIONES Y LA URBANIZACION

A. Condiciones generales de adecuación de las edificaciones.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 30 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

6.5 EDIFICABILIDAD DE LA PARCELA

Para la consideración de la parcela como solar y poder edificar en la misma, resulta necesario cumplir las condiciones que establece la LOTUP y el PGMOA.

Segun el "Artículo 177. Condición jurídica de solar", de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana,

"1. Son solares las parcelas legalmente divididas o conformadas que, teniendo características adecuadas para servir de soporte al aprovechamiento que les asigne el plan, estén además urbanizadas con arreglo a las alineaciones, rasantes y normas técnicas establecidas por el mismo.

2. Para que las parcelas tengan la condición de solar, se exigirá su dotación, al menos, con estos servicios:

a) Acceso rodado hasta ellas por vía pavimentada, debiendo estar abiertas al uso público, en condiciones adecuadas, todas las vías a las que den frente.

No justifican la dotación de este servicio ni las rondas perimetrales de los núcleos urbanos, respecto de las superficies colindantes con sus márgenes exteriores, ni las vías de comunicación de dichos núcleos entre sí, salvo en sus tramos de travesía y a partir del primer cruce de ésta con calle propia del núcleo urbano, hacia el interior del mismo.

b) Suministro de agua potable y energía eléctrica, con los caudales y la potencia suficientes para la edificación prevista.

c) Evacuación de aguas residuales a la red de alcantarillado conectada con estación depuradora de aguas residuales.

No justifica la dotación de este servicio la evacuación a acequias o fosas sépticas, ni tampoco justifican esta dotación, salvo que el planeamiento autorice sistemas de autodepuración integral en casos excepcionales y en condiciones adecuadas para zonas diseminadas consolidadas por la edificación, con una densidad inferior a cuatro viviendas por hectárea, pero que carezcan de urbanización, sea cual sea su clasificación urbanística.

d) Acceso peatonal, enclitrado de aceras y alumbrado público en, al menos, una de las vías a que da frente la parcela."

Y según el "Artículo 28. Concepto y clases", del Capítulo 40 Régimen del suelo urbano, de las NN UU del Plan General Municipal de Ordenación de Alicante,

1. En zonas sujetas a peligrosidad de inundación, se establecen la siguientes condiciones:

a) En aquellas zonas donde el calado de inundación supere los ochenta centímetros (80 cm), se dispondrá de acceso a la cubierta o azotea a través de escalera desde el interior del inmueble.

b) La disposición de las nuevas edificaciones se realizará de forma que se orienten en el sentido del flujo desbordado. Se evitará su disposición transversal para no causar efectos barrera que produzcan sobreelevación del calado alcanzado por las aguas en el entorno.

c) El forjado correspondiente a la planta baja de las futuras construcciones se situará por encima de la rasante de la calle circundante.

2. Se prohíben los usos residenciales, industriales y comerciales, salvo la parte destinada a almacenaje, a cota inferior a la rasante del terreno o de la calle.

B. Adecuación adicional en zonas de peligrosidad de niveles 3, 4 y 6. (...)

C. Drenaje de aguas pluviales.

1. El drenaje de las aguas pluviales en las áreas urbanas de superficie mayor a veinte hectáreas (20 ha) cumplirá las siguientes condiciones:

a) Se diseñarán con un nivel de protección de, al menos, quince (15) años de periodo de retorno.

b) El diámetro mínimo de las conducciones de drenaje de pluviales será de cuatrocientos milímetros (400 mm).

c) Los imbornales y sumideros serán no atascables, y las dimensiones mínimas de las rejillas de, al menos:

- cincuenta centímetros (50 cm) de longitud, en los verticales de bordillo.

- mil doscientos cincuenta centímetros cuadrados (1.250 cm²) de superficie, en los horizontales.

2. Se fomentará el uso de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible en todos los municipios de la Comunitat Valenciana."

El proyecto de referencia del nuevo edificio de las instalaciones deberá considerar las cuestiones aquí indicadas, habiéndose considerado en el anteproyecto la delimitación de la parcela que figura en el Registro de la Propiedad.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

30



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 31 de 78

FIRMS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

"Art. 28. Concepto y clases.

1. El Suelo Urbano es el clasificado así por el Plan General por encontrarse situado en áreas que tienen implantados los servicios de urbanización al nivel exigido al efecto por la Ley del Suelo, o que se encuentran consolidadas por la edificación congruente con los usos previstos por el Plan, al menos en las dos terceras partes de la superficie de dicha área.

Adquirirán la condición de Suelo Urbano aquellas zonas que, en ejecución del planeamiento correspondiente, lleguen a contar con las características reseñadas.

2. Solar es la parcela de Suelo Urbano apta para la edificación, por reunir los parámetros establecidos para la zona en las Normas Urbanísticas Particulares, que cuente además con alumbrado público, pavimentado, enchirrido de la calzada y aceras a que dé frente, tenga señaladas alineaciones y rasantes y si está incluida en el ámbito de alguna Unidad de Actuación, cuente con la firmeza en vía administrativa del instrumento de gestión correspondiente.

3. Según el grado de ordenación establecido por el Plan General y de los requisitos para su desarrollo, se distinguen en el Suelo Urbano: Áreas Ordenadas, Áreas de Planeamiento Anterior y Áreas de Planeamiento Difuso, cuyas características se señalan en los artículos siguientes:"

En base a lo anterior, la parcela presenta características acordes con lo indicado en la normativa vigente para albergar la edificación propuesta. El anteproyecto incluye las dotaciones y servicios para que la parcela adquiera la condición jurídica de solar de acuerdo a lo establecido en los artículos correspondientes del Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consejo de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje.

La edificabilidad total de la parcela es de 52.408,50 m², siendo la edificabilidad prevista en el anteproyecto de 15.127,41 m² por lo que quedaría una edificabilidad de 37.281,09 m² en la parcela.

6.6 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

Observando el entorno de la parcela, se puede comprobar entre diversas cuestiones destacables que la acera lindante de la calle Pilar de la Horadada se encuentra enchirrada pero no pavimentada.

De la misma forma, la Avenida Jaime I dispone de bordillo en su margen de contacto con la parcela sin disponerse de acera urbanizada, finalizando el vial en un fondo de saco listo

para su prolongación.



Figura 16. Fotografía parcela y cruce Avenida Jaime I - Calle Pilar de la Horadada.



Figura 17. Fotografía Avenida Jaime I, fondo de saco.

Se localizan registros de instalaciones que aparecen en la cartografía del Ayuntamiento de Alicante identificados como registros telefónicos, de red de abastecimiento de aguas y mueble eléctrico y en la calzada de la calle Pilar de la Horadada también existen registros de la red de alcantarillado.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

31



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecc682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 32 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Se comprueba que existen dos líneas eléctricas de alta tensión que atraviesan la parcela, una de Norte a Sur y otra de Este a Oeste en el espacio de la parcela afectado por la Via Parque, que sería susceptible de soterramiento.

Se puede comprobar la existencia de una infraestructura sin identificar por ninguna cartografía disponible, y que puedes suponer un obstáculo al ser una elevación lineal del terreno que comunica dos construcciones de poca altura pero profundidad desconocida.

Solamente se puede identificar en la Base Cartográfica CV05 del Institut Cartografic Valencia un canal/acequia en el final de la parte urbanizada de la Via Parque.

En el entorno cercano se encuentran: el Canal de Tabilla, el Canal de Riegos de Levante, y el Canal de Rabasa-Amadorio. A pesar de que en las cartografías disponibles ninguno atraviesa la parcela, no se puede descartar que hayan sufrido modificaciones debidas a las urbanizaciones realizadas en el APD/4 Rabasa, APD/6 Cornisa de San Agustín, del PAU-2, o de alguna otra obra reciente.

En la Via Parque se encuentra el Colector de San Agustín - Via Parque, del "Plan de Defensa contra inundaciones de Alicante".

Por tanto, en el entorno de la actuación se localizan las siguientes redes de servicios:

Redes de agua potable y saneamiento

En la avenida Jaime I se localizan ramales de fundición dúctil de distintos diámetros de agua potable y de saneamiento a los que acometer la nueva red para el nuevo servicio necesario al edificio.

Red de aguas pluviales

Por la red vialia cercana discurren colectores de recogida de aguas pluviales

Redes eléctricas y telecomunicaciones

En el proyecto de ejecución se deberán incluir las peticiones de suministro, así como las condiciones de las empresas distribuidoras para estos servicios.

Todas estas conexiones a las nuevas instalaciones municipales se deberán concretar en el correspondiente proyecto de construcción siendo valoradas económicamente a nivel de anteproyecto conforme se establece en el Apéndice 1.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 33 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALCAÑETE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

7 COSIE DE INVERSION Y FINANCIACION

Segun la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Publico, en su articulo 265.1 establece que las obras objeto de concesion serian financiadas, total o parcialmente, por el concesionario que, en todo caso, asumirá el riesgo operacional en los terminos definidos en el apartado cuatro del articulo 14.

Esta cláusula otorga libertad al concesionario para ofertar la financiación que más se ajuste a sus necesidades. Para el presente estudio, se partirá de la hipótesis de financiación consistente en el 80% procedente de capital externo para las obras sin IVA (65,50% del gasto total inicial) y el 34,50% de capital propio para los gastos varios e impuestos. Además, se contempla una financiación a corto plazo para el IVA de la construcción.

Se han considerado los valores que se exponen en las siguientes tablas:

Table with columns: CATEGORIA, VALOR, and SUBCATEGORIA. Includes sections for 'INVERSION INICIAL' and 'PRESUPUESTO DE EJECUCION MATERIAL DESGLOSADO'.

Table with columns: DESCRIPCION, VALOR, and PORCENTAJE. Includes sections for 'PEC OBRAS 80%' and 'PEC OBRAS 20%'.

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Table with columns: DESCRIPCION, VALOR. Includes 'Coste de financiación externa' and 'Capital procedente de financiación externa'.

Simulación del préstamo (método de amortización francés):

Table with columns: AÑO, FECHA, CUOTA PERIODICA, INTERESES, AMORTIZACION, CAPITAL PENDIENTE. Shows a 20-year amortization schedule.

Amortización del capital propio (hipótesis de amortización lineal - cuota fija):

Table with columns: DESCRIPCION, VALOR. Includes 'Amortización de los fondos propios' and 'Capital a financiar'.

Del estudio conjunto de inversión y explotación se obtendrá el resultado económico de la concesion administrativa, que será el objetivo final de la misma. La aportación de capital por parte de la administración vendrá determinada por el escenario elegido para la contraprestación que deban abonar los usuarios de los servicios. En el punto de prevision de ingresos y rentabilidad de la concesion se analizan estos aspectos.

Como se ha visto en la hipótesis de financiación, el plazo de concesion será de veinte (20) años.



**8 PREVISIÓN DEMANDA DE USO CON INGRESOS**

Se incluye en este apartado las previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de las obras en su área de influencia y sobre la rentabilidad de la concesión.

8.1 PREVISIÓN DEMANDA DE USO EN EL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

En la actualidad existen 1873 plazas reguladas en la ciudad de Alicante con la siguiente distribución por tipo de zona:

- Zona azul básica: 1121 plazas en regulación.
- Zona azul media estancia: 216 plazas en regulación.
- Zona azul comercial: 78 plazas en regulación.
- Zona naranja: 458 plazas en regulación.

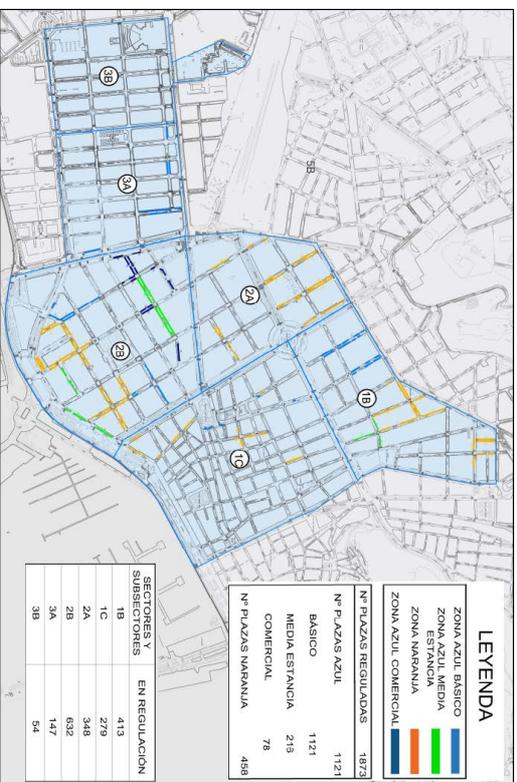


Figura 18. Mapa de regulación de plazas actuales.

La distribución geográfica por sectores y subsectores de regulación es la siguiente:

SECTORES Y SUBSECTORES	PLAZAS EN REGULACIÓN
1B	413
1C	279
2A	348
2B	632
3A	147
3B	54
SUMA =	1873

Tabla 10. Plazas de regulación según sectores y subsectores.

El ratio de ocupación real de las plazas actual es muy alto, con valores del 94% para los ejercicios anteriores.

Con base en esta situación, se ha realizado un análisis de necesidades de la ciudad en los sectores con regulación y en los sectores anexos, habiéndose detectado lo siguiente:

- Existe una falta o carencia de oferta en la regulación de las plazas naranja para residentes.
 - En los barrios colindantes a la zona de regulación existe una fuerte demanda de estacionamiento que no es posible satisfacer con la oferta existente y las opciones de ampliación, con lo que la regulación pasa a ser la principal oportunidad para equilibrar este factor.
 - Existen sectores con regulación de aparcamiento de zona azul, en el barrio de Benitola, que no disponen de zona naranja, con destino para residentes.
- Cabe recordar en este punto las ventajas que aporta la regulación del estacionamiento, que son:
- La gestión de la oferta de estacionamiento en el destino permite limitar de forma controlada los desplazamientos en vehículo privado, favoreciendo los desplazamientos en modos sostenibles de transporte. La limitación del estacionamiento en superficie reduce el atractivo de este modo de transporte. Además, gravar con una tasa el tiempo del estacionamiento, permite recuperar para otros usos el coste del aprovechamiento temporal del dominio público, es decir, se redistribuye recursos con base en las políticas de movilidad sostenible.
 - Se permite estacionar mejor en sectores del centro urbano consolidado. Hoy en día



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 35 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

es realmente complicado aparcar el vehículo en la zona centro y cada vez resultará más complicado por la demanda del espacio público en las zonas del centro y barrios de gran vida comercial y social.

- Se mejora el tráfico y genera más fluidez haciendo más transitable las calles.
 - Es más rápido estacionar y realizar compras o gestiones en las zonas reguladas, circunstancia que eleva el atractivo comercial de la zona regulada.
 - Se favorece al comercio y a las empresas cuya ubicación de sus negocios se localizan en las zonas reguladas, pues resulta más fácil estacionar y permite un aprovechamiento más eficaz del espacio público.
 - Se mejora el tiempo de recorrido al reducir el tiempo necesario de búsqueda y espera de aparcamiento.
 - Los residentes disponen de mayor facilidad y comodidad para aparcar cerca de su vivienda. Con la regulación del estacionamiento en superficie se combate el fenómeno de la gentrificación o turistificación de los sectores del centro urbano consolidado.
 - En las zonas reguladas se incrementa la seguridad como resultado de las revisiones e inspecciones que realizan los controladores de calle, que como agentes de un servicio público recorren las calles de forma continua.
- Y como resultado de este análisis, considerando las diversas solicitudes de implantación de nuevas áreas reguladas, en línea con las políticas europeas, estatales y autonómicas de regulación del estacionamiento libre en superficie, como medidas favorecedora de un sistema de movilidad sostenible, se propone la incorporación a la regulación de nuevas zonas, limitrofes con la regulación actual, para solventar los problemas existentes en materia de aparcamiento, en especial, el relativo a los residentes.
- Se muestra a continuación la tabla con la propuesta de regulación para el año 2025, que contempla dos escenarios de implantación:
- Escenario A, con la incorporación a la regulación de 3.077 plazas.
 - Escenario B, con la incorporación a la regulación de 5.935 plazas.
- Estos escenarios son hipótesis para estimar la demanda de uso y los ingresos asociados. La regulación definitiva se regulará con la Ordenanza correspondiente.

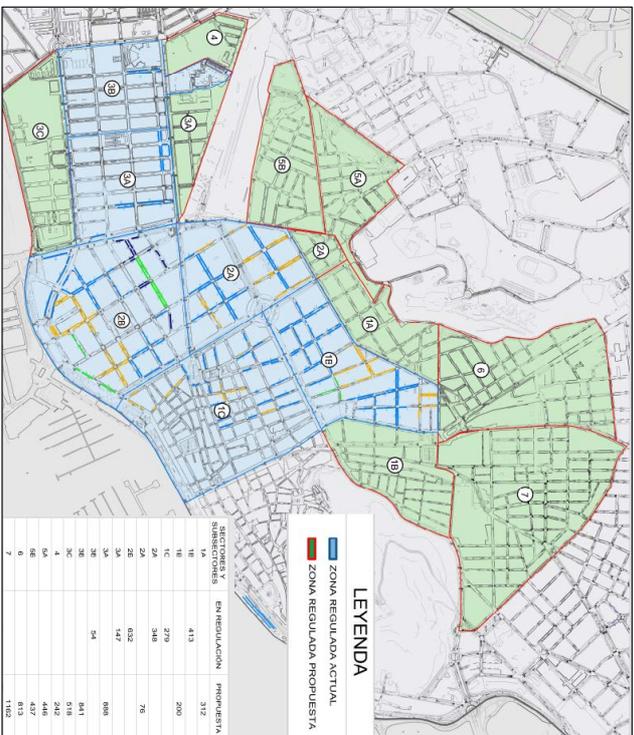


Figura 19. Mapa de regulación de plazas actuales y propuesta.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 36 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALCAÑETE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPOSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

NOMBRE	SECTOR	ACTUAL	PROPUESTA	ESCEN. A	ESCEN. B
OLIVERETES - SAN FRANCISCO	1A		312	312	312
ENSANCHE MERCADO	1B	413		413	413
ENSANCHE MERCADO	1B		200	200	200
CENIRO TRADICIONAL	1C	279		279	279
ENSANCHE DIPUTACION	2A	348		348	348
ENSANCHE DIPUTACION	2A		76	76	76
ENSANCHE SENECA	2B	632		632	632
BENALUA ESTE - ALIPARK	3A	147		147	147
BENALUA ESTE - ALIPARK	3A		888	888	888
BENALUA JUZGADOS	3B	54		54	54
BENALUA JUZGADOS	3B		841	841	841
BENALUA SUR	3C	518		518	518
PRINCESA MERCEDES JUZGADOS	4	242		242	242
SAN BLAS ALTO	5A		446	446	446
SAN BLAS BAJO	5B		437	437	437
CAMPOAMOR ALTOZANO	6		813	813	813
CAROLINAS BAJAS	7		1162	1162	1162
SUMMA		1873	5935	4950	7808

Tabla 11. Tabla de plazas reguladas ORA por escenarios previstos.

Para la propuesta de regulación la previsión sobre la demanda de uso se realiza sobre los datos de la demanda existentes, con especial relevancia para los datos de ocupación del sector de Benalúa, el cual ya dispone de regulación, según tabla siguiente de ingresos.

UBICACION PARQUIMETRO	SECTOR	Nº PARQUIM.	PROGRAMA	€ - 2023
Padre Mariana / Pintor Velazquez	1B	111503	N	9.564,75
Capitan Segarra / Juan de Herrera	1B	111504	A	34.029,90
Pintor Velazquez / Juan Herrera	1B	110105	A	24.135,35
Manuel Anton / Campos Vasallo	1B	110506	N	5.358,45
Capitan Segarra / Manuel Anton	1B	110108	A	25.159,95
Pintor Velazquez / Manuel Anton	1B	110109	A	12.175,00
Poeta Quintana / Segura	1B	110111	A	21.078,45
Poeta Quintana / Belando	1B	110112	A	16.489,65
Poeta Quintana / Pablo Iglesias	1B	111513	A+N	16.048,55
Poeta Quintana / Manuel Vasallo	1B	111514	A+N	4.160,50
Poeta Quintana / José Gutiérrez "Petén"	1B	111515	AME+N	6.402,90
Segura / Berenguer de Marquina	1B	111516	A	15.086,55
Belando / Berenguer de Marquina	1B	111517	A	14.891,90

Navas nº 45	1C	120118	A	5.996,95
Avarez Sereik / Pascual Perez	1C	120120	A+N	12.556,90
Angel Iozano / Pascual Perez	1C	120121	A	12.556,40
Cesar Eguetzabal / Pascual Perez	1C	120122	A	11.527,00
Bazan / Pascual Perez	1C	120123	A+N	10.267,55
Avda. Constitución / M. Pascual Perez	1C	120524	N	
Coidn nº 24	1C	120125	A	2.981,90
Pintor Agrasot nº 10	1C	120126	A	2.842,85
Navas / Coidn	1C	121527	A+N	10.066,95
Cesar Eguetzabal / Plaza Nueva	1C	120128	A	4.911,70
Bazan / Coidn	1C	120129	A	2.253,65
Bailen nº 17	1C	120530	N	
Plaza Calvo Sotelo / Canalejas	1C	121531	A+N	6.359,70
Ramón y Cajal nº 3	1C	120232	N	3.176,15
Paseo Gorniz 1º desde Puerta del Mar	1C	120233	AME	13.422,15
Paseo Gorniz 2º desde Puerta del Mar	1C	120234	AME	12.797,55
Paseo Gorniz 3º desde Puerta del Mar	1C	120235	AME	18.662,80
San Juan Bosco / Ferré Vidella	2A	601536	A+N	10.555,00
San Juan Bosco / Ferré Vidella	2A	601537	A+N	25.594,30
San Juan Bosco / Tucuman	2A	211538	A+N	24.804,15
San Juan Bosco / Gral. Mariva	2A	211539	A+N	9.688,15
Serrano nº 7	2A	210540	A+N	14.286,25
Pintor Cabrera nº 26	2A	211341	A+N	17.556,30
Gral. Lacy nº 12	2A	211342	A	17.576,15
Pintor Cabrera / Gral. O'Donnell	2A	211343	A	22.732,35
Gral. Lacy / Poeta Vila y Blanco	2A	211344	A+N	15.161,15
Gral. O'Donnell / Poeta Vila y Blanco	2A	213545	A+N	19.656,40
Castellar nº 2	2B	221346	COMERCIAL	19.362,45
Acquilecio Morell / Oscar Espila	2B	223547	COMERCIAL	19.784,15
Acquilecio Morell / Churruga	2B	223548	AME+COMERCIAL	16.954,45
Acquilecio Morell / Pintor Aparicio	2B	221349	AME+COMERCIAL	17.367,95
Acquilecio Morell / Portugal	2B	220550	AME+COMERCIAL	10.149,00
Lorenzo Casanova / Pintor Aparicio	2B	220152	A	5.318,65
Lorenzo Casanova / Alemania	2B	221554	A	13.327,80
Doctor Gadesa / Lorenzo Casanova	2B	220155	A	7.994,45
Italia / Churruga	2B	221556	A	30.526,35
Italia / Pintor Aparicio	2B	221557	A+N	14.018,25
Italia / Alemania	2B	221558	A+N	20.733,95
Eusebio Sempere nº 13	2B	220560	A	22.554,70
Eusebio Sempere / Churruga	2B	220561	A+N	12.973,30
Eusebio Sempere / Manuel Sala	2B	220562	A	19.654,70
Arcobispo Loaces / Alemania	2B	220563	N	9.550,95
Eusebio Sempere nº 5	2B	220564	A	24.693,70
Plaza Galicia / Eusebio Sempere	2B	220565	A+N	17.664,80

ESTUDIO DE VIABILIDAD



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALCAÑETE
 Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación, puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alcañete: <https://sede.electronica.alcanete.es/validador.php>



NOMBRE	SECTOR	PLAZAS PROPUESTAS	RATIO EURO / PLAZA	RECAUDACION 2025
Pintor Aparicio / Ab ElHamel	2B	222566	AME:IN	15.155,95
Ramon y Cajal nº 9	2B	222567	AME	225,90
Ramon y Cajal nº 6	2B	222568	AME:IN	1.194,00
Carratalá / Doctor Just	3A	310169	A	22.723,30
Carratalá / Doctor Perez Medina	3A	310170	A	17.356,10
Isabella Católica nº 10	3A	310171	A	33.022,50
Isabella Católica nº 20	3A	310172	A	30.044,20
Oscar Espla nº 17	3A	310173	A	12.806,55
Los Doscientos - Aguilera	3B	321474	A	16.359,60
Los Doscientos - Partido Jimeno	3B	321475	A	16.895,05
		SUMA:		960.931,05 €

Tabla 12. Tabla de ingresos expendedoras - parquímetros año 2023.

Se ha realizado una proyección considerando los datos de recaudación del ejercicio 2023 de los parquímetros, con lo que resultan las siguientes tablas para la previsión de ingresos de los escenarios A y B. En los ratios de estimación de ingresos ya se ha considerado una regulación mayoritaria de plazas naranjas en los nuevos sectores, de forma que el aprovechamiento económico esperado es menor a los datos actuales.

NOMBRE	SECTOR	PLAZAS PROPUESTAS	RATIO EURO / PLAZA	RECAUDACION 2025
OLIVERETES - SAN FRANCISCO	1A	312	467,31 €	145.801,51 €
ENSANCHE MERCADO	1B	413	495,36 €	204.581,90 €
ENSANCHE MERCADO	1B	200	495,36 €	99.071,14 €
CENTRO TRADICIONAL	1C	279	467,31 €	130.380,20 €
ENSANCHE DIPUTACION	2A	348	510,29 €	177.580,20 €
ENSANCHE DIPUTACION	2A	76	510,29 €	38.781,88 €
ENSANCHE SENECA	2B	632	473,43 €	299.205,45 €
BENALUA ESTE - ALIPARK	3A	147	615,38 €	90.461,21 €
BENALUA ESTE - ALIPARK	3A	888	467,31 €	414.973,54 €
BENALUA ESTE - ALIPARK	3B	54	467,31 €	25.234,88 €
BENALUA JUGGADOS	3B	841	510,29 €	429.152,15 €
BENALUA SUR	3C	518	495,36 €	256.594,25 €
PRINCESA MERCEDES JUGGADOS	4	242	467,31 €	113.089,64 €
SAN BLAS ALTO	5A	0	0,00 €	0,00 €
SAN BLAS BAJO	5B	0	0,00 €	0,00 €
CAMPOMOR ALTOZANO	6	0	0,00 €	0,00 €
CAROLINAS BAJAS	7	0	0,00 €	0,00 €
		SUMA =	4950	2.424.907,95 €
			%INCREMENTO SOBRE 2023 =	252,35 %

Tabla 13. Tabla de estimación de ingresos ORA escenario A.

NOMBRE	SECTOR	PLAZAS PROPUESTAS	RATIO EURO / PLAZA	RECAUDACION 2025
OLIVERETES - SAN FRANCISCO	1A	312	467,31 €	145.801,51 €
ENSANCHE MERCADO	1B	413	495,36 €	204.581,90 €
ENSANCHE MERCADO	1B	200	495,36 €	99.071,14 €
CENTRO TRADICIONAL	1C	279	467,31 €	130.380,20 €
ENSANCHE DIPUTACION	2A	348	510,29 €	177.580,20 €
ENSANCHE DIPUTACION	2A	76	510,29 €	38.781,88 €
ENSANCHE SENECA	2B	632	473,43 €	299.205,45 €
BENALUA ESTE - ALIPARK	3A	147	615,38 €	90.461,21 €
BENALUA ESTE - ALIPARK	3A	888	467,31 €	414.973,54 €
BENALUA ESTE - ALIPARK	3B	54	467,31 €	25.234,88 €
BENALUA JUGGADOS	3B	841	510,29 €	429.152,15 €
BENALUA SUR	3C	518	495,36 €	256.594,25 €
PRINCESA MERCEDES JUGGADOS	4	242	467,31 €	113.089,64 €
SAN BLAS ALTO	5A	446	373,85 €	166.737,12 €
SAN BLAS BAJO	5B	437	467,31 €	204.215,58 €
CAMPOMOR ALTOZANO	6	813	350,48 €	284.943,82 €
CAROLINAS BAJAS	7	1162	350,48 €	407.262,88 €
		SUMA =	7808	3.488.067,35 €
			%INCREMENTO SOBRE 2023 =	362,99 %

Tabla 14. Tabla de estimación de ingresos ORA escenario B.

Con estas previsiones, realizando una proyección proporcional directa sobre los otros medios de recaudación (pago con tarjeta [TPV] y pago por móvil [APP]) tendríamos la siguientes estimación de ingresos para los escenarios contemplados:

ANO	ESTIMACION INGRESOS	ESCAMARIO A - 2025	ESCAMARIO B - 2025
INGRESOS MONEDA	960.931,05 €	2.424.907,95 €	3.488.067,35 €
INGRESOS TPV	120.763,77 €	304.747,18 €	438.358,36 €
INGRESOS MOVILITIK	1.154.737,07 €	2.913.977,13 €	4.191.560,55 €
SUMA:	2.236.431,89 €	5.643.632,25 €	8.117.986,26 €
	100,00 %	252,35 %	362,99 %

Tabla 15. Tabla de estimación de ingresos.

Finalmente, se acompañan los siguientes planos al presente subapartado:

- Plano nº1: Plazas en regulación - mayo 2024.
- Plano nº2: Propuesta regulación + plazas en regulación - 2025

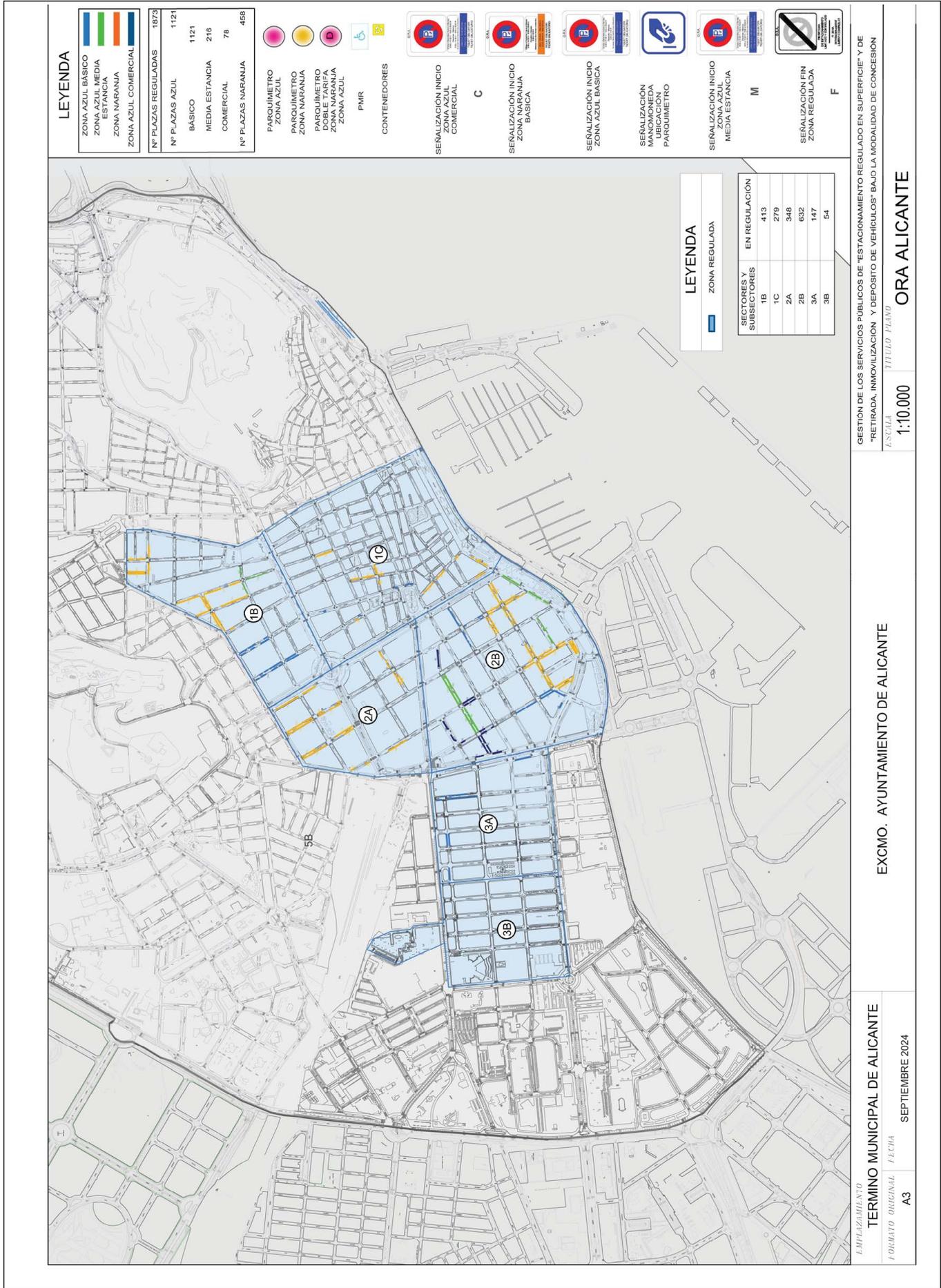


Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 38 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la
 validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del
 Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

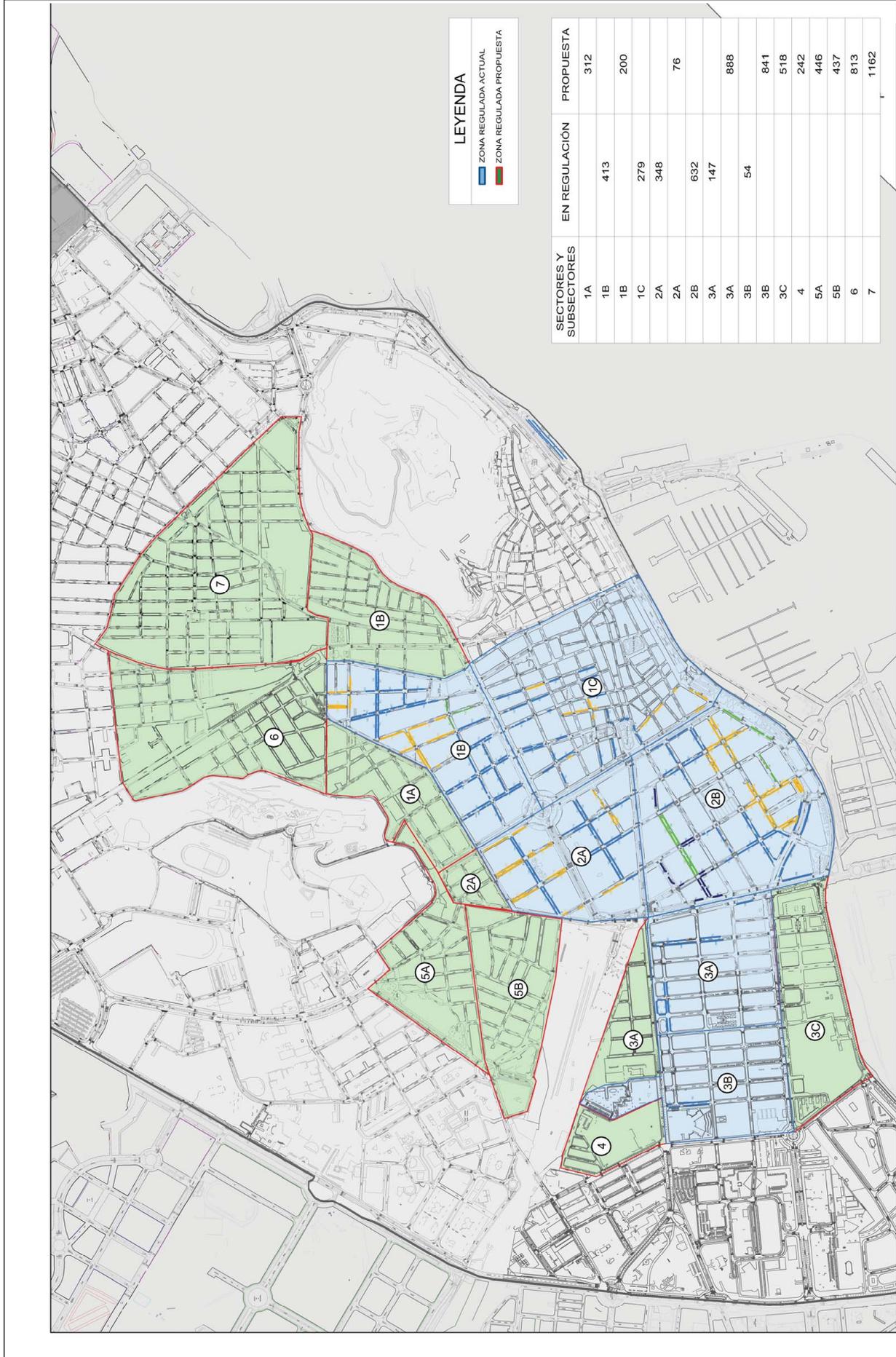


Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 39 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>



GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE "ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE" Y DE "RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS" BAJO LA MODALIDAD DE CONCESIÓN

ANEXA I TÍTULO PLANO
1:10.000
ORA ALICANTE

EMPLAZAMIENTO
TERMINO MUNICIPAL DE ALICANTE

FORMATO ORIGINAL FECHA
A3 SEPTIEMBRE 2024

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 40 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

8.2 PREVISION SOBRE LA DEMANDA DE USO DEL DEPÓSITO DE VEHICULOS

Como en el punto anterior, se parte de los datos existentes para la estimación o previsión sobre la demanda de uso.

En la siguiente tabla se muestran los datos de arrastres efectivos con entradas de vehículos en los depósitos municipales en años anteriores

ANO	ARRASTRES ORA	ARRASTRES ORDINARIOS	ARRASTRES TOTALES	RATIO ARRASTRES/DIA
2015	1.563	13.571	15.134	41,5
2016	1.697	13.375	15.072	41,3
2017	1.655	13.906	15.561	42,6
2018	1.521	12.258	13.779	37,8
2019	2.182	13.045	15.227	41,7
2020	2.634	10.476	13.110	35,9
2021	3.400	12.266	15.666	42,9
2022	2.625	13.672	16.297	44,6
2023	2.083	13.430	15.513	42,5
PROMEDIOS	2.151	12.889	15.040	41

Tabla 16. Tabla de arrastres.

El siguiente dato clave para determinar la capacidad del depósito, que vendrá determinada por la previsión sobre la demanda de uso, es el tiempo de permanencia del vehículo arrastrado en el depósito.

Esta permanencia es variable y depende de diversos factores pero se puede afirmar que el 85% de los vehículos tiene un tiempo de estancia en el depósito inferior a 24 horas. Del 15% restante se rellenan entre el 7% - 10% en el periodo de 24 a 72 horas de permanencia. Queda un porcentaje residual de vehículos abandonados o en situación irregular, que puede oscilar entre el 8% - 5%, de los cuales, en un porcentaje significativo, se encuentran motos, bicicletas o patinetes.

Con esos datos, podemos hacer una estimación de la capacidad del depósito. En la siguiente tabla se muestra, para una proyección de 18 meses, cual sería la ocupación máxima del depósito. Hay que considerar que en un plazo legal de 4 meses se puede completar el proceso legal para considerar un vehículo como abandonado y darle los cursos legales establecidos. Para ser conservadores en el proceso de estimación de la ocupación, hemos tomado el plazo total de 18 meses desde el abandono del vehículo hasta su salida de depósito, bien como residuo o las opciones de reutilización que indica la legislación.

MES	ESTIMACION CAPACIDAD DEPÓSITO				
	ARRASTRES/MES	RETIRADOS <24h	RETIRADOS <72h	NO RETIRADOS ACUMULADOS	OCCUPACION MAXIMA DIA
1	1236	1051	99	9	149
2	1236	1051	99	18	158
3	1236	1051	99	27	167
4	1236	1051	99	36	176
5	1236	1051	99	45	185
6	1236	1051	99	54	194
7	1236	1051	99	63	203
8	1236	1051	99	72	212
9	1236	1051	99	81	221
10	1236	1051	99	90	230
11	1236	1051	99	99	239
12	1236	1051	99	108	248
13	1236	1051	99	117	257
14	1236	1051	99	126	266
15	1236	1051	99	135	275
16	1236	1051	99	144	284
17	1236	1051	99	153	293
18	1236	1051	99	162	302

Tabla 17. Tabla de previsión de demanda de vehículos en depósito.

Como se ha indicado en otros apartados, en el anteproyecto del edificio de las nuevas instalaciones para los servicios públicos, la capacidad del depósito será de 561 plazas.

Para la propuesta de recaudación por los conceptos de retirada (arrastre), inmovilización (enganche) y depósito, se ha considerado, según los datos del registro histórico de servicios GRUA, que la relación del 2019 (año sin afectación COVID) sirve como referencia para la estimación de ingresos, con lo que tendríamos la siguiente estimación para el 2024.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 41 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Resumen anual INGRESOS TASA POR GRUVA 2019			
	Total	Tarifa mínima	Importe a recaudar (Derechos reconocibles)
Arrastres	13.045	106,09 €	1.363.944,05 €
Arrastres ORA	2.182	106,09 €	231.488,38 €
SOLICITUDES DE VALIDACION REMOTA CON ARRASTRE	2.182	106,09 €	231.488,38 €
1/2 ENG. NORMAL	2.630	53,05 €	139.508,35 €
1/2 ENG. O.R.A.	193	53,05 €	10.237,69 €
Total 2019 =			1.996.666,85 €

Estimación anual INGRESOS TASA POR GRUVA 2024			
	Total	Tarifa mínima	Importe a recaudar (Derechos reconocibles)
Arrastres	12.821	106,09 €	1.360.179,89 €
Arrastres ORA	2.151	106,09 €	228.199,59 €
SOLICITUDES DE VALIDACION REMOTA CON ARRASTRE	1.200	106,09 €	127.308,00 €
1/2 ENG. NORMAL	1.565	53,05 €	83.015,43 €
1/2 ENG. O.R.A.	411	53,05 €	21.801,50 €
Total 2024 =			1.820.504,40 €
Reducción respecto a 2019 = 8,82 %			

Tabla 18. Tabla de estimación de ingresos grúa

Se ha realizado una proyección considerando los datos de recaudación del ejercicio 2023 de los arrastres, con lo que resultan la siguiente tabla para la previsión de ingresos por el servicio de GRUVA.

INGRESOS ARRASTRES	EFICIENCIA 2023	ESCENARIO A – 2025	ESCENARIO B – 2025
	1.820.504,40 €	2.184.605,28 €	2.621.526,34 €

Tabla 19. Tabla de ingresos por arrastres.

Existe otro ingreso derivado de la gestión de los servicios, que aunque su coste no está directamente imputado a los mismos, debe considerarse ligado a la ORA, pues se trata del ingreso derivado de las denuncias ORA. Sobre este ingreso, no considerado en el estudio económico-financiero, se tiene la siguiente estimación:

INGRESOS DENUNCIAS ORA	EFICIENCIA 2023	ESCENARIO A – 2025	ESCENARIO B – 2025
	1.129.036,55 €	1.424.560,95 €	2.049.135,32 €

Tabla 20. Tabla de estimación de ingresos denuncias ORA.

Por último, cabe mencionar que el servicio de señalización varía de ocupación de vía pública se realiza sin traslado efectivo del coste del mismo a la tasa por ocupación del dominio público, por lo que no puede estimarse la repercusión de este ingreso (cobro tasa) sobre el servicio que, de forma complementaria, se presta con este contrato por su relación directa con el servicio de GRUVA.

8.3 PREVISION SOBRE LA INCIDENCIA ECONOMICA Y SOCIAL DE LAS OBRAS EN SU AREA DE INFLUENCIA

En nuestro caso de estudio, no sólo debemos analizar la incidencia de las obras, que resultan imprescindibles para la prestación de los servicios, sino que debemos incluir en la previsión sobre la incidencia económica y social la mejora en la prestación de los servicios.

En cuanto a la incidencia de las obras tenemos:

1. El edificio para las NUEVAS INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y DEPOSITO DE VEHICULOS Y DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE, tiene un área de influencia que podemos dividir en dos escalas:

- El área de influencia de menor ámbito, que abarcaría los barrios de Rabasa, San Agustín y Sant Blai – La Torreia.

- El área de influencia de ámbito superior o general, que abarcaría toda la ciudad.

2. En el apartado económico, como previsión de la incidencia tendríamos:

- Área de influencia de ámbito menor: Se espera una mejora del comercio y la hostelería local derivada de la implantación de las oficinas de los dos servicios públicos, que generarán la atracción de visitantes y la fijación de un importante núcleo administrativo.

- Área de influencia general: Tendrá una incidencia en la optimización de los servicios de GRUVA, en las sinergias que se deriven de la gestión conjunta de los servicios de ORA, GRUVA y señalización vial, así como en la reducción de costes de mantenimiento y explotación de instalaciones municipales.

3. En el apartado social, como previsión de la incidencia tendríamos:



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 42 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

- Area de influencia de ámbito menor. Se espera una mejora de la seguridad derivada de la implantación de las oficinas de los dos servicios públicos, que en este caso, llevan aparejada la presencia de Policía Local de forma permanente.
- Area de influencia general: Tendrá una incidencia en la optimización de los servicios de GRUA, en las sinergias que se deriven de la gestión conjunta de los servicios de ORA, GRUA y señalización vial, así como en la reducción de costes de mantenimiento y explotación de instalaciones municipales.

También procede analizar la previsión de la incidencia de los nuevos servicios en sus áreas de influencia.

En cuanto la incidencia del servicio de ORA tenemos:

1. El servicio del Estacionamiento Regulado en Superficie, tiene un área de influencia que podemos dividir en dos escalas:
 - El área de influencia de ámbito estético, que abarcaría las zonas con regulación.
 - El área de influencia de ámbito superior o general, que abarcaría toda la ciudad.
2. En el apartado económico, como previsión de la incidencia tendríamos:
 - Area de influencia de ámbito estético: Se espera una mejora del comercio y la hostelería local derivada de la implantación de la regulación, con la optimización del aprovechamiento del aparcamiento público y la mayor accesibilidad de las zonas reguladas. Además, la integración de otros servicios en la regulación, como el control de las zonas de carga y descarga, incrementará su atractivo para sector servicios. En estas zonas se podrán generar actuaciones de reurbanización encaminadas a reducir y/o acotar el espacio público destinado al vehículo privado, favoreciendo la creación de zonas peatonales de esparcimiento (de estar).

- Area de influencia general: Tendrá una incidencia positiva en la actividad económica de la ciudad, dado que su implantación en las zonas centro permitirá solventar parte de los problemas de déficit de aparcamiento existentes; mejorará la accesibilidad a dichas zonas y permitirá que el residente cliente con una ventaja diferencial para luchar contra fenómenos como la gentrificación o turistificación de las zonas centro de la ciudad. Igualmente, la mejora de la gestión de la carga y descarga permitirá la mejora de los sectores económicos relacionados.

3. En el apartado social, como previsión de la incidencia tendríamos:

- Area de influencia de ámbito estético: Se espera una mejora de la seguridad derivada de la implantación de la ORA, que en este caso, llevan aparejada la

presencia de controladores y agentes de Policía Local de forma permanente. Igualmente, se espera una mejora social que favorezca la fijación de residentes en las zonas reguladas, para luchar contra fenómenos como la gentrificación o turistificación de las zonas centro de la ciudad.

- Area de influencia general: Tendrá una incidencia en la percepción de seguridad en la ciudad, dado que el mayor control del aparcamiento, con la incorporación de zonas vigiladas, genera sinergias con otros factores sociales. De la misma forma, la regulación del estacionamiento genera posibilidades para incrementar los usos peatonales y verdes en las zonas centro, que tienen mayor demanda.

8.4 PREVISION SOBRE LA RENTABILIDAD DE LA CONCESION

En este punto conviene abarcar, en primera instancia, los escenarios previstos para la contraprestación a percibir por el concesionario, que implican el traslado del riesgo operacional en mayor o menor medida, pero siempre garantizando este punto como condición indispensable para la consideración del tipo contractual.

Para los ingresos a percibir por el concesionario, como contrapartida a la construcción de las nuevas instalaciones y explotación de los servicios asociados, se establecen dos escenarios, que son:

- I. Retribución en forma de precio, con un porcentaje mayoritario de precio variable en función de la demanda de los servicios y los ingresos recaudados por el Ayuntamiento por la prestación de los tres servicios incluidos.
- II. Retribución en forma de precio para el servicio de la ORA, con un porcentaje de precio variable en función de la demanda de los servicios, y traslado del riesgo de explotación del servicio de la GRUA al concesionario, con unas condiciones de limitación del riesgo en función de la disposición de medios municipales y las circunstancias de la regulación.

En el primer escenario se mantiene la esencia del marco de regulación actual de los servicios, con la consideración de TASA para la contraprestación por el uso de los servicios. Por contra, en el segundo escenario, según el marco legislativo vigente, se requiere el cambio de la ordenanza fiscal del servicio de la GRUA, con el cambio del tipo de contraprestación, pasando a considerar la misma como precio público por prestación patrimonial de carácter público no tributario. Esta prestación patrimonial no tributaria se regularía tanto para los servicios de arrastre e inmovilización de vehículos como el servicio de depósito.

Se incluye como Apéndice de este documento el Informe Jurídico sobre las distintas

ESTUDIO DE VIABILIDAD

42



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 43 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

formulas de gestion y contratacion de los servicios publicos de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilizacion y deposito de vehiculos en Alicante y sus repercusiones fiscales, de noviembre de 2023, que obra en el expediente del acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Alicante, de fecha 29 de febrero de 2024, relativo a la propuesta de Gestion de los servicios publicos de competencia municipal de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilizacion y deposito de vehiculos.

En el expediente mencionado se analiza en profundidad el estado de la regulacion sobre los servicios publicos que en esta concesion se regulan, y se concluye con la gestion privada, con modalidad de concesion, es la mas apropiada para la prestacion de los servicios, todo ello, atendiendo a los principios de estabilidad presupuestaria, sostenibilidad financiera y eficiencia en el uso de los recursos publicos locales.

- INGRESOS DEL CONCESIONARIO DEL ESCENARIO I.

El Precio ANUAL a percibir por el servicio de ORA se estimará, inicialmente, con la siguiente formulación:

Precio FUO anual = (Coste anual ORA + SEÑAL. VARIABLE) * 0,5 + Amortizaciones año #1 * 0,25

Precio VARIABLE anual = (Coste anual ORA + SEÑAL. VARIABLE) * 0,75 + Amortizaciones año #1 * 0,25

El Precio ANUAL a percibir por el servicio de GRUA se estimará, inicialmente, con la siguiente formulación:

Precio FUO anual = (Coste anual GRUA) * 0,5 + Amortizaciones año #1 * 0,25

Precio VARIABLE anual = (Coste anual GRUA) * 0,75 + Amortizaciones año #1 * 0,25

En los dos casos, para los precios fijos se establece un factor de crecimiento moderado, que hace que este factor del precio vaya perdiendo peso relativo respecto a los precios variables.

Los precios variables se revisarán anualmente con el IPC al 85%.

En los dos servicios, el precio variable se verá afectado por un coeficiente de rendimiento, de forma que tendrá valores que oscilarán entre 0 y 1,5 en función del porcentaje de ingresos asociado al servicio, tomando como referencias del 100% las indicadas en los apartados anteriores.

- INGRESOS DEL CONCESIONARIO DEL ESCENARIO II.

El Precio ANUAL a percibir por el servicio de ORA se estimará, inicialmente de forma similar al escenario I, con la siguiente formulación:

Precio FUO anual = (Coste anual ORA + SEÑAL. VARIABLE) * 0,5 + Amortizaciones año #1 * 0,25

Precio VARIABLE anual = (Coste anual ORA + SEÑAL. VARIABLE) * 0,75 + Amortizaciones año #1 * 0,25

Como en el escenario anterior, para el precio fijo se establece un factor de crecimiento moderado, que hace que este factor del precio vaya perdiendo peso relativo respecto a los precios variables.

El precio variable de este servicio se revisará anualmente con el IPC al 85%.

El precio variable se verá afectado por un coeficiente de rendimiento, de forma que tendrá valores que oscilarán entre 0 y 1,5 en función del porcentaje de ingresos asociado al servicio, tomando como referencias del 100% las indicadas en los apartados anteriores.

El Precio ANUAL a percibir por el servicio de GRUA se estimará, inicialmente, con la siguiente formulación:

Precio FUO anual = (Coste anual GRUA) * 0,5

Este precio se revisará anualmente con el IPC al 85%.

Precio VARIABLE anual = -- Esta parte quedará a riesgo y ventura del concesionario, con el traslado del ingreso por la prestación patrimonial no tributaria por los servicios de arrastre, inmovilización y depósito de vehículos.

Con estos ingresos, para analizar la viabilidad económica, debemos estimar los gastos de la concesión.

Para el estudio económico de la RENTABILIDAD DE LA CONCESION se ha realizado una proyección de la cuenta de pérdidas y ganancias en toda la duración de concesion. Con el resultado del beneficio antes de impuestos (EBI) de cada ejercicio de explotación, aplicando las técnicas de análisis de inversiones del Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa de Interés de Retorno (TIR), se ha obtenido la viabilidad económica de la concesión.

Para estos estudios se han considerado los siguientes gastos para el año inicial de la explotación:



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 eccab82665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 44 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

DETALLE DE GASTOS VARIOS		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Retirada y depósito de vehículos (GRUA)	50.000,00 €						
Instalación inicial equipos	1.227.939,12 €						
Amortización inicial gastos varios (cuenta 610)	40.531,97 €						

DETALLE DE GASTOS VARIOS		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Retirada y depósito de vehículos (GRUA)	50.000,00 €						
Instalación inicial equipos	1.227.939,12 €						
Amortización inicial gastos varios (cuenta 610)	40.531,97 €						

Tabla 21. Tabla de inversión inicial.

A continuación se muestra el estudio de costes de los servicios incluidos en la concesión, cuyo resumen de coste anual inicial es el que se muestra en el siguiente Cuadro:

DETALLE DE GASTOS VARIOS		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Retirada y depósito de vehículos (GRUA)	2.381.655,06 €						
Instalación inicial equipos	1.227.939,12 €						
Amortización inicial gastos varios (cuenta 610)	40.531,97 €						

Tabla 22. Tabla de coste anual de los servicios incluidos en la concesión.

Para cada servicio tenemos el siguiente detalle de la estimación del coste anual del servicio de retirada, inmovilización y depósito de vehículos (GRUA):

COSTES DE PERSONAL - GRUA		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Conductor depósito y aux. Admón.	38	35.000,00 €	1.330.000,00 €				
Responsable grúa e inspector	6	32.282,00 €	194.552,00 €				
Mecánico grúa	1	46.121,00 €	46.121,00 €				
Mecánico grúa	1	41.188,00 €	41.188,00 €				
Totales =	46	1.611.589,00 €	1.611.589,00 €				

COSTES DE PERSONAL EXTRA - GRUA		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Conductor - Mecánico	5	34.720,00 €	173.600,00 €				
Conductor - Mecánico	1	32.000,00 €	32.000,00 €				
Totales =	6	205.600,00 €	205.600,00 €				

COSTES DIRECTOS - GRUA		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Consumo adhesivos suelo aviso retirada (packs 1000)	25	50,00 €	1.250,00 €				
Consumo rollos terminales (packs 1000)	1	155,00 €	155,00 €				
Materiales de oficina	1	1,00 €	1,00 €				
Seguros personal y prevención riesgos laborales	46	70,00 €	3.220,00 €				
Vestuario personal	46	200,00 €	9.200,00 €				
Combustible (litros)	55000	1,10 €	60.500,00 €				
Mantenimiento de vehículos (veh.)	12	1.100,00 €	13.200,00 €				
Coste MANTENIMIENTO Y GESTIÓN instala. Depósito	12	990,00 €	11.880,00 €				
Limpieza instalaciones	2	265.000,00 €	530.000,00 €				
Mantenimiento depósito Babel	2	7.200,00 €	14.400,00 €				
Suministro eléctrico (meses)	24	2.000,00 €	48.000,00 €				
Mantenimiento sistema de seguridad depósitos (año)	2	950,00 €	1.900,00 €				
Mantenimiento sistema de seguridad depósitos (año)	2	2.000,00 €	4.000,00 €				
Comunicaciones depósitos (año)	2	3.800,00 €	7.600,00 €				
Totales =	2	1.900,00 €	403.600,00 €				

COSTES INDIRECTOS - GRUA		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Jefe de servicio	0,5	10000,00 €	5000,00 €				
Oficial 1º Admón.	0,5	3700,00 €	1850,00 €				
Totales =	1	68.500,00 €	68.500,00 €				

OTROS COSTES INDIRECTOS - GRUA		CANTIDAD		PRECIO UNITARIO		IMPORTE	
Consumibles	1	600,00 €	600,00 €				
Materiales de oficina	1	1.000,00 €	1.000,00 €				
Gastos desplazamientos y otros sociales (meses)	24	150,00 €	3.600,00 €				
Servicios Generales	1	25.000,00 €	25.000,00 €				
Auditoría contable	1	5.000,00 €	5.000,00 €				
Auditoría calidad implantación	1	6.500,00 €	6.500,00 €				
Auditoría calidad mto. Y seguimiento	1	4.000,00 €	4.000,00 €				
Aseoramientos	1	3.000,00 €	3.000,00 €				
Seguros responsabilidad civil	1	8.000,00 €	8.000,00 €				
Seguros personal y prevención riesgos laborales	1	10.000,00 €	10.000,00 €				
Costes por mejora de señalización vial	1	8.000,00 €	8.000,00 €				
Costes financieros garantía definitiva	1	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €				
Imprevistos (costes indirectos + directos sin personal)	1,00 %	558.906,00 €	5.589.06,00 €				
Totales =	1,00 %	92.288,06 €	92.288,06 €				

Tabla 23. Estimación del coste anual del servicio GRUA.

Con este desglose, el coste total estimado (GRUA) asciende a **2.381.655,06€**.

Y para el servicio de regulación del estacionamiento (ORA), tenemos:





Con este desglose, el coste total (ORA) estimado asciende a **1.529.180,50€**.

A este coste habría que añadirle el coste del servicio complementario de señalización vial de las autorización de ocupación de vía pública con motivo de obras, mudanzas o actividades diversas, que para la presente concesión adquiere un carácter diferenciado con el objeto de vincular los costes del mismo con los ingresos obtenidos por la correspondiente tasa. Para este servicio, incluido como una parte diferenciada de la regulación del estacionamiento en superficie, tenemos los siguientes costes:

Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe
COSTE PERSONAL SEÑALIZACIÓN OVP			
Conductor – equipo señalización vial	3	32.000,00 €	96.000,00 €
Técnico auxiliar mantenimiento y señalización	4	32.000,00 €	128.000,00 €
Totales =			128.000,00 €
OTROS COSTES INDIRECTOS – SEÑALIZACIÓN OVP			
Varios	1	12.800,00 €	12.800,00 €

Tabla 25. Estimación del coste anual señalización OVP.

Y con este coste, el coste total estimado (ORA + SEÑALIZACIÓN OVP) de **1.669.980,50€**.

Para el escenario de ingresos B, con una regulación de 7.808 plazas, la estructura de costes del servicio de la ORA se ve afectada, incrementando las dotaciones:

Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe
COSTES DE PERSONAL – ORA			
Conductor	18	34.720,00 €	624.960,00 €
Auxiliar administrativo ORA	1	32.000,00 €	32.000,00 €
Técnico mantenimiento y rescudador	1	38.000,00 €	38.000,00 €
Responsable ORA e inspector	1	32.000,00 €	32.000,00 €
	1	39.000,00 €	39.000,00 €
Totales =	22		765.960,00 €
COSTES DE PERSONAL EXTRA – ORA			
Conductor	5	173.600,00 €	868.000,00 €
Conductor – equipo señalización vial	3	32.000,00 €	96.000,00 €
Técnico auxiliar mantenimiento y señalización	1	32.000,00 €	32.000,00 €
	9		301.600,00 €
Totales =			1.297.600,00 €
COSTES DIRECTOS – ORA			
Consumo rollos tickets (papel 4000)	800	19,00 €	15.200,00 €
Consumo rollos terminas (papel 1000)	4	155,00 €	620,00 €
Material de oficina	1	1.000,00 €	1.000,00 €
Seguros personal y prevención riesgos laborales	31	70,00 €	2.170,00 €
Vestuario personal	31	200,00 €	6.200,00 €
Combustible (litros) Vehículos ORA	4900	1,10 €	5.390,00 €
Mantenimiento de vehículos (veh.)	1	1.100,00 €	1.100,00 €
Seguros vehículos (veh.)	4	980,00 €	3.920,00 €
Impieza dependencias	1	5.500,00 €	5.500,00 €
Mantenimiento dependencias	1	2.000,00 €	2.000,00 €
Suministro eléctrico NUEVAS DEPENDENCIAS (meses)	12	1.000,00 €	12.000,00 €
Mantenimiento sistema de seguridad dependencias (mes)	12	900,00 €	10.800,00 €
Otros suministros (ano)	1	1.440,00 €	1.440,00 €
Comunicaciones dependencias (ano)	132	120,00 €	15.840,00 €
Sistemas de gestión de parquímetros (uds/año)	132	130,00 €	17.160,00 €
Gestor operadores crédito	2	10.000,00 €	20.000,00 €
Repuestos parquímetros	2	6.000,00 €	12.000,00 €
Software gestión denuncias	4	33.750,00 €	135.000,00 €
Mantenimiento señalización vial (trimestre)	4	6.494,00 €	25.976,00 €
Replanteo zonas estacionamiento (zonas)	5	10.000,00 €	50.000,00 €
Publicidad y página web	1	10.000,00 €	10.000,00 €
Totales =			301.850,00 €
COSTES INDIRECTOS – ORA			
Jefe de Servicio	0,5	100000	50000
Oficial 1º Admón.	0,5	37000	18500
Totales =	1		68.500,00 €
OTROS COSTES INDIRECTOS – ORA			
Consumibles	1	600,00 €	600,00 €
Material de oficina	1	1.000,00 €	1.000,00 €
Gastos desplazamientos y otros sociales (meses)	24	150,00 €	3.600,00 €
Servicios Generales	1	25.000,00 €	25.000,00 €
Auditoria contable	1	5.000,00 €	5.000,00 €
Auditoria calidad implantación	1	6.500,00 €	6.500,00 €
Auditoria calidad mto. Y seguimiento	1	4.000,00 €	4.000,00 €
Asesoramientos	1	3.000,00 €	3.000,00 €
Seguros responsabilidad civil	1	8.000,00 €	8.000,00 €
Seguros personal y prevención riesgos laborales	1	10.000,00 €	10.000,00 €
Costes por mejora de señalización vial	1	8.000,00 €	8.000,00 €
Costes financieros garantía definitiva	1,00 %	1.200.000,00 €	12.000,00 €
Imprevistos (costes indirectos + directos sin personal)	1,00 %	457.050,00 €	4.570,50 €
Totales =			91.270,50 €

Tabla 24. Estimación del coste anual del servicio ORA.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 45 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



Y con el coste de señalización variable de la OVP, el coste total estimado de **2.172.485,34€**.

Se muestra a continuación la proyección de la cuenta de pérdidas y ganancias para los veinte (20) años de duración de la concesión, para el ESCENARIO DE INGRESOS A – L, esto es, ingresos asociados al escenario de regulación A, con 4.950 en regulación, y escenario de ingresos de la concesionaria I, esto es, con precios, fijos y variables, para los dos servicios principales.

COSTES DE PERSONAL – ORA			
Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe
Conductor	18	34.720,00 €	624.960,00 €
Auxiliar administrativo ORA	1	32.000,00 €	32.000,00 €
Técnico mantenimiento y recaudador	1	38.000,00 €	38.000,00 €
Responsable ORA e Inspector	1	32.000,00 €	32.000,00 €
Totales =	22	39.000,00 €	765.960,00 €
COSTES DE PERSONAL EXTRA – ORA			
Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe
Conductor	15	34.720,00 €	520.800,00 €
Técnico mantenimiento y señalización	4	32.000,00 €	128.000,00 €
Totales =	20	32.000,00 €	680.800,00 €
COSTES DIRECTOS – ORA			
Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe
Consumo rollos tickets (packs 4000)	1280	19,00 €	24.320,00 €
Consumos rollos terminales (packs 1000)	6	155,00 €	930,00 €
Materia de oficina	1	1.000,00 €	1.000,00 €
Seguros personal y prevención riesgos laborales	42	70,00 €	2.940,00 €
Vestuario personal	42	200,00 €	8.400,00 €
Combustible (litros) Vehículos control ORA	6240	1,10 €	6.864,00 €
Mantenimiento de vehículos (veh.)	3	1.100,00 €	3.300,00 €
Seguros vehículos (veh.)	6	990,00 €	5.940,00 €
Limpieza dependencias	1	5.500,00 €	5.500,00 €
Mantenimiento dependencias	1	2.000,00 €	2.000,00 €
Suministro eléctrico NUEVAS DEPENDENCIAS (meses)	12	1.000,00 €	12.000,00 €
Otros suministros (fijo)	1	900,00 €	900,00 €
Mantenimiento sistema de seguridad dependencias (mes)	12	120,00 €	1.440,00 €
Comunicaciones dependencias (año)	1	1.900,00 €	1.900,00 €
Sistemas de gestión de parquímetros (uds/año)	182	120,00 €	21.840,00 €
Gestión operaciones crédito	182	130,00 €	23.660,00 €
Repuestos parquímetros	4	10.000,00 €	40.000,00 €
Software gestión denuncias	2	6.000,00 €	12.000,00 €
Mantenimiento señalización variable (trimestre)	4	33.750,00 €	135.000,00 €
Repartido zonas estacionamiento (zonas)	7	12.000,00 €	84.000,00 €
Publicidad y página web	3	10.000,00 €	30.000,00 €
Totales =			423.934,00 €
COSTES INDIRECTOS – ORA			
Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe
Jefe de Servicio	0,5	100000	50000
Oficial 1º Admon.	0,5	37000	18500
Totales =	1		68.500,00 €
OTROS COSTES INDIRECTOS – ORA			
Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe
Consumibles	1	600,00 €	600,00 €
Materia de oficina	1	1.000,00 €	1.000,00 €
Gastos desplazamientos y otros sociales (meses)	24	150,00 €	3.600,00 €
Servicios Generales	1	25.000,00 €	25.000,00 €
Auditoría contable	1	5.000,00 €	5.000,00 €
Auditoría calidad implantación	1	6.500,00 €	6.500,00 €
Auditoría calidad mto. Y seguimiento	1	4.000,00 €	4.000,00 €
Asesoramientos	1	3.000,00 €	3.000,00 €
Seguros responsabilidad civil	1	8.000,00 €	8.000,00 €
Seguros personal y prevención riesgos laborales	1	10.000,00 €	10.000,00 €
Costes por mejora de señalización variable	1	8.000,00 €	8.000,00 €
Costes financieros garantía definitiva	1,00 %	1.200.000,00 €	12.000,00 €
Imprevistos (costes indirectos + directos sin personal)	1,00 %	579.134,00 €	5.791,34 €
Totales =			92.491,34 €

Tabla 26. Estimación del coste anual del servicio ORA. Escenario B.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 47 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



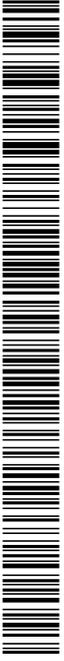
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Para todos los supuestos tenemos:

Tasa de interés – IPC (al 85%)	2,50%
Tasa de interés GASTOS – IPC	2,94%
Interés legal del dinero	3,25% Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023.

ESTUDIO DE VIABILIDAD



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 eccab82665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 48 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

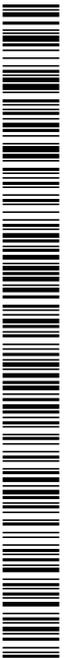
ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
 DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

ESCENARIO DE INGRESOS A-1

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INGRESOS CONCESIONARIA (sin IVA)	5.829.337,49 €	5.914.865,57 €	6.006.144,18 €	6.131.117,68 €	6.291.280,20 €	6.535.113,85 €	6.532.762,77 €	6.674.293,86 €	6.819.796,92 €	6.969.364,64 €
PRECIO FLUJO SERVICIO ORA	1.026.188,51 €	1.026.188,51 €	1.027.727,79 €	1.028.240,89 €	1.030.811,49 €	1.033.905,92 €	1.037.522,59 €	1.041.672,68 €	1.046.360,21 €	1.051.592,01 €
PRECIO VARIABLE SERVICIO ORA	1.443.683,64 €	1.429.725,73 €	1.516.770,12 €	1.554.699,37 €	1.558.566,61 €	1.633.356,52 €	1.674.230,41 €	1.716.086,17 €	1.758.988,33 €	1.802.968,03 €
PRECIO FLUJO SERVICIO GRUA	1.382.025,79 €	1.382.025,79 €	1.394.098,83 €	1.418.701,30 €	1.454.188,83 €	1.490.825,05 €	1.527.786,13 €	1.565.980,78 €	1.605.139,30 €	1.645.258,56 €
PRECIO VARIABLE SERVICIO GRUA	1.977.459,56 €	2.026.875,54 €	2.077.547,43 €	2.129.488,12 €	2.182.723,27 €	2.237.291,35 €	2.293.223,64 €	2.350.540,23 €	2.409.318,08 €	2.469.551,04 €
COSTES EXPLOTACION	-4.142.237,75 €	-4.261.403,50 €	-4.394.074,12 €	-4.510.352,71 €	-4.630.345,37 €	-4.774.161,38 €	-4.918.443,20 €	-5.068.246,46 €	-5.204.220,41 €	-5.354.467,70 €
Coste anual ORA + SEMAL. VARIA	-1.669.960,50 €	-1.719.097,57 €	-1.719.097,57 €	-1.719.097,57 €	-1.821.708,07 €	-1.875.287,72 €	-1.950.443,24 €	-1.987.220,98 €	-2.065.669,66 €	-2.167.771,72 €
Coste anual GRUA	-2.381.665,06 €	-2.451.703,74 €	-2.533.812,67 €	-2.599.042,46 €	-2.674.455,47 €	-2.753.115,92 €	-2.834.089,92 €	-2.917.445,51 €	-3.003.252,73 €	-3.091.583,69 €
Impuestos (IBI)	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €
MARZEN BRUTO (EBITDA)	1.687.089,75 €	1.683.462,08 €	1.622.070,06 €	1.620.704,97 €	1.620.914,63 €	1.620.923,50 €	1.616.197,57 €	1.616.047,40 €	1.615.976,91 €	1.614.876,93 €
Amortizaciones préstamo principal	-376.173,53 €	-391.220,47 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €
Amortizaciones fondos propios	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €
RESULTADO DE EXPLOTACION (EBIT)	922.306,70 €	873.622,09 €	826.581,25 €	826.581,25 €	809.001,39 €	792.226,49 €	751.720,53 €	732.409,19 €	712.137,85 €	698.845,19 €
Intereses inversion inicial	-448.068,99 €	-433.022,05 €	-433.022,05 €	-417.373,23 €	-401.098,46 €	-384.172,70 €	-366.569,91 €	-329.223,82 €	-309.423,07 €	-288.830,30 €
Intereses fondos propios	-252.602,69 €	-239.972,55 €	-239.972,55 €	-214.712,28 €	-202.082,15 €	-189.452,01 €	-176.827,88 €	-164.191,75 €	-151.561,61 €	-138.931,48 €
Intereses deuda IVA	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS (EBT)	201.051,85 €	180.044,32 €	173.912,56 €	173.912,56 €	173.912,56 €	173.912,56 €	173.912,56 €	173.912,56 €	173.912,56 €	173.912,56 €
FACTORES DE CRECIMIENTO INGRESOS	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0025	1,0050	1,0075	1,0100	1,0125	1,0150
FACTORES DE CRECIMIENTO INGRESOS ACUMULADO	1,0000	1,0000	1,0000	1,0015	1,0020	1,0035	1,0050	1,0066	1,0082	1,0100

	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL
	7.123.092,71 €	7.281.079,89 €	7.443.428,06 €	7.610.242,35 €	7.781.631,16 €	7.957.706,29 €	8.138.583,02 €	8.324.380,22 €	8.515.220,42 €	8.711.229,93 €	142.420.651,22 €
	1.057.375,76 €	1.063.720,02 €	1.070.634,20 €	1.078.128,64 €	1.086.214,60 €	1.094.904,32 €	1.104.211,01 €	1.114.148,90 €	1.124.733,32 €	1.135.980,65 €	21.280.260,01 €
	1.848.037,11 €	1.894.238,04 €	1.941.593,99 €	1.990.133,84 €	2.039.887,18 €	2.090.884,36 €	2.143.156,47 €	2.196.735,38 €	2.251.653,77 €	2.307.945,11 €	36.878.404,18 €
	1.686.390,02 €	1.728.549,78 €	1.771.763,52 €	1.816.057,61 €	1.861.459,05 €	1.907.985,52 €	1.955.695,41 €	2.004.587,80 €	2.054.702,49 €	2.106.070,05 €	33.748.970,53 €
	2.531.289,81 €	2.594.572,06 €	2.659.436,36 €	2.725.922,27 €	2.794.070,33 €	2.863.922,08 €	2.935.520,14 €	3.008.908,14 €	3.084.130,84 €	3.161.234,11 €	50.513.016,40 €
	-2.231.529,71 €	-2.297.162,94 €	-2.364.726,55 €	-2.434.277,28 €	-2.505.873,39 €	-2.579.575,88 €	-2.654.448,34 €	-2.733.594,50 €	-2.813.945,56 €	-2.896.708,67 €	-110.114.374,36 €
	-3.182.512,62 €	-3.276.115,94 €	-3.372.472,29 €	-3.471.662,65 €	-3.573.770,37 €	-3.678.881,27 €	-3.787.083,66 €	-3.898.488,47 €	-4.013.129,31 €	-4.131.162,52 €	-63.614.416,27 €
	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-1.884.491,72 €
	1.613.918,08 €	1.612.668,72 €	1.611.096,93 €	1.609.170,07 €	1.606.854,76 €	1.604.116,83 €	1.596.164,68 €	1.592.475,72 €	1.588.256,64 €	1.583.469,83 €	32.306.276,87 €
	-566.828,71 €	-579.101,86 €	-602.265,94 €	-626.356,57 €	-651.410,84 €	-677.467,27 €	-704.565,96 €	-732.748,60 €	-762.058,54 €	-792.540,89 €	-11.201.724,85 €
	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-7.772.390,33 €
	668.469,85 €	644.947,34 €	620.211,48 €	594.193,99 €	566.824,41 €	538.030,05 €	502.979,21 €	471.107,61 €	437.578,58 €	402.309,43 €	13.332.161,69 €
	-267.413,81 €	-245.140,66 €	-221.976,58 €	-197.885,95 €	-172.831,68 €	-146.775,25 €	-119.676,56 €	-91.493,92 €	-62.183,98 €	-31.701,64 €	-5.283.125,57 €
	-113.671,21 €	-101.041,07 €	-88.410,94 €	-75.780,81 €	-63.150,67 €	-50.520,54 €	-37.890,40 €	-25.260,27 €	-12.630,13 €	0,00 €	-2.424.985,78 €
	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
	287.384,83 €	298.765,61 €	309.823,95 €	320.527,23 €	330.842,05 €	340.734,26 €	345.412,24 €	354.353,42 €	362.764,47 €	370.607,79 €	5.562.300,82 €
	1,0055	1,0060	1,0065	1,0070	1,0075	1,0080	1,0085	1,0090	1,0095	1,0100	
	1,0319	1,0381	1,0449	1,0522	1,0601	1,0686	1,0776	1,0873	1,0977	1,1087	

ESTUDIO DE VIABILIDAD



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la
 validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del
 Ayto. de Alicante: <https://sedelectronica.alicante.es/validador.php>

Para el ESCENARIO A-II, tenemos la siguiente proyección de la cuenta de pérdida y ganancias:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INGRESOS CONCESIONARIA (sin IVA)	5.945.304,96 €	5.911.167,74 €	5.983.493,28 €	6.107.900,51 €	6.237.462,60 €	6.370.121,31 €	6.507.760,41 €	6.648.666,45 €	6.793.528,82 €	6.942.499,83 €
PRECIO FLOJ SERVICIO ORA	1.028.188,51 €	1.028.188,51 €	1.027.727,19 €	1.028.288,89 €	1.030.811,49 €	1.033.936,96 €	1.037.522,59 €	1.041.672,69 €	1.046.360,21 €	1.051.592,01 €
PRECIO VARIABLE SERVICIO ORA	1.443.683,64 €	1.479.775,73 €	1.516.770,12 €	1.554.268,37 €	1.593.536,61 €	1.633.938,52 €	1.674.230,41 €	1.716.066,17 €	1.758.988,53 €	1.802.963,39 €
INGRESOS ARRASTRES Y DEPOSITO (GRUA)	2.194.605,28 €	2.194.605,28 €	2.197.882,19 €	2.242.573,24 €	2.298.634,72 €	2.356.108,82 €	2.415.072,56 €	2.475.587,88 €	2.537.272,57 €	2.600.704,39 €
PRECIO FLOJ SERVICIO GRUA	1.190.827,53 €	1.220.598,22 €	1.251.113,17 €	1.282.391,00 €	1.314.480,78 €	1.347.512,08 €	1.380.994,85 €	1.415.919,72 €	1.450.907,71 €	1.488.180,41 €
COSTES EXPLOTACION	-4.742.237,75 €	-4.261.403,50 €	-4.394.074,12 €	-4.510.352,17 €	-4.640.346,37 €	-4.774.161,35 €	-4.916.443,20 €	-5.058.246,46 €	-5.204.220,41 €	-5.354.220,41 €
Coste anual ORA + SENAL, VARIAS	-1.689.980,50 €	-1.719.087,57 €	-1.769.659,27 €	-1.821.708,07 €	-1.875.297,72 €	-1.930.449,24 €	-1.987.220,98 €	-2.045.668,66 €	-2.105.835,38 €	-2.167.771,72 €
Oste anual GRUA	-2.391.655,06 €	-2.451.703,74 €	-2.523.812,87 €	-2.598.042,46 €	-2.674.455,47 €	-2.753.115,92 €	-2.834.089,92 €	-2.917.446,51 €	-3.003.252,73 €	-3.091.563,69 €
Impuestos (IBI)	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €
MARGEN BRUTO (EBITDA)	1.703.067,21 €	1.649.764,24 €	1.599.419,15 €	1.597.547,80 €	1.597.117,23 €	1.596.559,96 €	1.591.317,21 €	1.590.419,98 €	1.589.308,41 €	1.589.952,13 €
Amortizaciones préstamo principal	-376.173,53 €	-391.220,47 €	-398.619,52 €	-406.869,29 €	-414.009,82 €	-421.044,00 €	-427.979,52 €	-434.818,70 €	-441.561,52 €	-448.204,22 €
Amortizaciones fondos propios	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €
RESULTADO DE EXPLOTACION (EBIT)	938.274,17 €	869.924,25 €	803.930,35 €	785.784,22 €	768.427,89 €	750.267,83 €	726.718,18 €	706.781,77 €	685.869,45 €	663.920,39 €
Intereses Inversión Inicial	-448.088,99 €	-433.022,05 €	-433.022,05 €	-417.373,23 €	-401.098,46 €	-384.172,70 €	-366.569,91 €	-348.263,00 €	-329.223,82 €	-309.423,07 €
Intereses deuda IVA	-252.602,69 €	-239.972,55 €	-239.972,55 €	-214.712,28 €	-202.082,15 €	-188.452,01 €	-176.821,88 €	-164.191,75 €	-151.561,61 €	-138.931,48 €
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS (EBT)	217.019,32 €	176.346,48 €	151.281,66 €	182.603,61 €	194.803,17 €	206.876,04 €	214.263,43 €	225.996,34 €	237.514,89 €	248.788,75 €
IMPUESTOS	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
FACTORES DE CRECIMIENTO INGRESOS ACUMULADO	1,0000	1,0010	1,0015	1,0020	1,0025	1,0030	1,0035	1,0040	1,0045	1,0050
FACTOR DE CRECIMIENTO INGRESOS	1,0000	1,0010	1,0015	1,0020	1,0025	1,0030	1,0035	1,0040	1,0045	1,0050

	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL
7.095.494,79 €	7.252.792,02 €	7.414.433,00 €	7.580.522,40 €	7.751.168,21 €	7.926.481,77 €	8.106.577,89 €	8.291.574,96 €	8.481.595,03 €	8.676.763,91 €	8.872.000,65 €	141.925.849,87 €
1.057.375,76 €	1.063.720,02 €	1.070.634,20 €	1.078.128,64 €	1.086.214,60 €	1.094.904,32 €	1.104.211,01 €	1.114.148,90 €	1.124.733,32 €	1.135.980,65 €	1.147.840,18 €	21.280.260,01 €
1.848.037,11 €	1.894.238,04 €	1.941.593,99 €	1.990.133,84 €	2.039.887,18 €	2.090.884,36 €	2.143.156,47 €	2.196.735,38 €	2.251.653,77 €	2.307.945,11 €	2.366.000,65 €	36.878.404,18 €
2.665.722,00 €	2.732.365,05 €	2.800.674,17 €	2.870.691,03 €	2.942.458,30 €	3.016.673,33 €	3.093.419,25 €	3.172.709,16 €	3.254.647,92 €	3.339.284,54 €	3.426.643,57 €	53.347.504,15 €
1.524.359,92 €	1.562.468,91 €	1.601.530,64 €	1.641.568,90 €	1.682.608,13 €	1.724.673,38 €	1.767.790,16 €	1.811.984,92 €	1.857.284,54 €	1.903.776,65 €	1.951.514,57 €	30.419.281,53 €
-5.509.174,63 €	-5.668.411,17 €	-5.832.331,13 €	-6.001.072,28 €	-6.174.776,39 €	-6.353.589,46 €	-6.542.418,34 €	-6.741.280,50 €	-6.926.963,78 €	-7.127.760,10 €	-7.324.843,57 €	-110.114.374,36 €
-2.231.629,71 €	-2.297.162,94 €	-2.364.726,55 €	-2.434.277,33 €	-2.505.873,79 €	-2.579.575,89 €	-2.655.445,77 €	-2.733.547,12 €	-2.813.945,56 €	-2.896.708,67 €	-2.981.886,67 €	-44.605.466,37 €
-3.182.572,62 €	-3.276.115,94 €	-3.372.472,29 €	-3.471.662,65 €	-3.573.770,37 €	-3.678.881,27 €	-3.787.003,66 €	-3.898.468,47 €	-4.013.129,31 €	-4.131.162,52 €	-4.252.652,52 €	-63.614.416,27 €
-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €
1.586.320,16 €	1.584.380,85 €	1.582.101,86 €	1.579.450,13 €	1.576.391,82 €	1.572.889,32 €	1.569.888,91 €	1.566.419,55 €	1.562.599,96 €	1.558.449,47 €	1.554.003,81 €	31.811.475,52 €
-556.828,71 €	-579.101,86 €	-602.285,94 €	-626.386,57 €	-651.410,84 €	-677.467,27 €	-704.565,96 €	-732.148,60 €	-762.068,54 €	-792.540,89 €	-823.693,52 €	-11.201.724,85 €
-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-388.619,52 €	-7.772.390,33 €
640.871,93 €	616.659,47 €	591.216,41 €	564.474,04 €	536.361,47 €	506.805,53 €	470.974,08 €	438.302,35 €	403.953,19 €	367.843,40 €	330.000,00 €	12.837.360,34 €
-267.413,81 €	-245.140,66 €	-221.976,58 €	-197.885,95 €	-172.831,68 €	-146.775,25 €	-119.676,56 €	-91.493,92 €	-62.183,98 €	-31.701,64 €	0,00 €	-5.283.125,57 €
-113.671,21 €	-101.041,07 €	-88.410,94 €	-75.780,81 €	-63.150,67 €	-50.520,54 €	-37.890,40 €	-25.260,27 €	-12.630,13 €	0,00 €	0,00 €	-2.424.985,78 €
0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	-61.749,51 €
259.786,91 €	270.477,74 €	280.828,88 €	290.807,28 €	300.379,11 €	309.509,74 €	313.407,11 €	321.548,16 €	329.139,08 €	336.141,77 €	342.660,00 €	5.067.499,47 €
1,0055	1,0060	1,0065	1,0070	1,0075	1,0080	1,0085	1,0090	1,0095	1,0100	1,0105	
1,0330	1,0392	1,0459	1,0532	1,0611	1,0696	1,0787	1,0884	1,0988	1,1098	1,1222	





Para el ESCENARIO B-1 tenemos:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
INGRESOS CONCESIONARIA (sin IVA)	6.549.854,90 €	6.644.970,18 €	6.746.608,63 €	6.887.529,58 €	7.029.925,69 €	7.169.487,25 €	7.320.220,06 €	7.475.011,63 €	7.634.372,97 €	7.798.413,64 €
PRECIO FIJO SERVIDO ORA	1.293.690,93 €	1.293.690,93 €	1.293.690,93 €	1.358.779,42 €	1.389.473,24 €	1.293.342,38 €	1.297.869,08 €	1.303.060,56 €	1.308.924,33 €	1.315.468,96 €
PRECIO VARIABLE SERVIDO ORA	2.053.905,49 €	2.105.253,13 €	2.157.884,45 €	2.274.667,55 €	2.297.127,36 €	2.323.905,54 €	2.391.900,88 €	2.441.448,19 €	2.502.484,40 €	2.565.046,51 €
PRECIO FIJO SERVIDO GRUA	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €	1.988.275,79 €
PRECIO VARIABLE SERVIDO GRUA	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €	1.823.982,69 €
COSTES EXPLOTACION	-4.644.742,59 €	-4.778.687,99 €	-4.778.687,99 €	-4.916.572,77 €	-5.088.513,08 €	-5.208.579,27 €	-5.355.040,63 €	-5.514.407,16 €	-5.673.797,60 €	-5.800.780,22 €
Coste anual ORA + SERVIDO VARIABLE GRUA	-2.172.485,34 €	-2.236.381,97 €	-2.302.157,91 €	-2.399.868,46 €	-2.439.570,45 €	-2.511.322,52 €	-2.585.184,95 €	-2.661.219,80 €	-2.739.469,97 €	-2.820.046,23 €
Impuestos (IBI)	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €	-30.602,19 €
MARGEN BRUTO (EBITDA)	1.905.112,31 €	1.866.282,29 €	1.830.035,86 €	1.823.706,14 €	1.819.297,97 €	1.814.851,02 €	1.803.812,90 €	1.801.214,03 €	1.796.948,99 €	1.791.033,42 €
Amortizaciones préstamo principal	-376.173,63 €	-391.220,47 €	-406.869,29 €	-423.144,06 €	-440.069,82 €	-457.672,61 €	-475.979,52 €	-495.018,70 €	-514.819,45 €	-535.412,22 €
Amortizaciones fondos propios	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €
RESULTADO DE EXPLOTACION (EBIT)	1.115.319,27 €	1.061.442,31 €	1.009.547,06 €	986.944,57 €	965.608,24 €	943.559,48 €	916.213,86 €	892.223,82 €	868.058,02 €	842.601,68 €
Intereses inversion inicial	-448.068,99 €	-433.022,05 €	-417.373,23 €	-401.098,46 €	-384.172,70 €	-366.569,91 €	-348.263,00 €	-329.223,82 €	-309.423,07 €	-288.830,30 €
Intereses fondos propios	-268.862,69 €	-255.410,05 €	-228.524,78 €	-215.082,15 €	-201.659,51 €	-188.196,88 €	-174.754,25 €	-161.311,61 €	-147.868,98 €	-134.426,34 €
Intereses deuda IVA	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €	-20.583,17 €
BENEFICIO ANTES DE IMPUESTOS (EBT)	377.814,42 €	352.427,03 €	343.085,87 €	370.763,96 €	379.796,02 €	388.792,70 €	393.196,61 €	402.040,38 €	410.765,96 €	419.345,04 €
FACTORES DE CRECIMIENTO INGRESOS	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0020	1,0025	1,0030	1,0035	1,0040	1,0045
FACTORES DE CRECIMIENTO INGRESOS ACUMULADO	1,0000	1,0000	1,0015	1,0015	1,0035	1,0060	1,0090	1,0126	1,0166	1,0212

	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL
7.967.246,84 €	8.140.989,50 €	8.319.762,41 €	8.503.690,23 €	8.692.901,67 €	8.887.529,58 €	9.087.711,03 €	9.293.587,45 €	9.505.304,76 €	9.723.013,48 €	159.367.228,10 €	
1.322.704,03 €	1.330.640,25 €	1.339.289,41 €	1.348.664,44 €	1.358.779,42 €	1.369.649,66 €	1.381.291,68 €	1.393.723,31 €	1.406.963,68 €	1.421.033,31 €	26.620.135,09 €	
2.629.172,67 €	2.694.901,99 €	2.762.274,54 €	2.831.331,40 €	2.902.114,69 €	2.974.667,55 €	3.049.034,24 €	3.125.260,10 €	3.203.391,60 €	3.283.476,39 €	52.466.312,50 €	
1.694.016,47 €	1.736.366,88 €	1.779.776,05 €	1.824.270,45 €	1.869.877,21 €	1.916.624,14 €	1.964.539,74 €	2.013.663,24 €	2.063.994,57 €	2.115.594,49 €	33.901.595,18 €	
2.321.363,67 €	2.379.080,39 €	2.438.422,41 €	2.499.423,94 €	2.562.130,35 €	2.626.588,22 €	2.692.845,36 €	2.760.950,80 €	2.830.954,91 €	2.902.909,34 €	46.379.185,34 €	
-6.190.662,22 €	-6.359.638,10 €	-6.543.888,27 €	-6.733.557,62 €	-6.928.805,36 €	-7.129.795,75 €	-7.341.454,23 €	-7.564.481,66 €	-7.773.692,99 €	-7.998.393,11 €	-123.636.365,06 €	
-2.903.007,30 €	-2.988.389,87 €	-3.076.283,88 €	-3.166.762,62 €	-3.259.902,69 €	-3.355.782,18 €	-3.454.481,66 €	-3.556.084,06 €	-3.660.674,77 €	-3.768.341,68 €	-58.027.457,07 €	
-3.182.512,62 €	-3.276.115,94 €	-3.372.472,29 €	-3.471.662,65 €	-3.573.770,37 €	-3.678.881,27 €	-3.787.003,66 €	-3.898.468,47 €	-4.013.129,31 €	-4.131.162,52 €	-63.614.416,27 €	
-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-1.884.491,72 €	
1.786.594,62 €	1.781.351,41 €	1.775.874,14 €	1.770.132,67 €	1.764.096,31 €	1.757.733,83 €	1.751.056,80 €	1.744.256,90 €	1.737.146,00 €	1.731.611,77 €	35.830.863,05 €	
-556.828,71 €	-579.101,88 €	-602.265,94 €	-626.356,57 €	-651.410,84 €	-677.487,27 €	-704.565,98 €	-732.748,60 €	-762.058,54 €	-792.540,89 €	-1.201.724,65 €	
-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-413.619,52 €	-8.272.390,33 €	
816.146,39 €	788.630,03 €	759.988,69 €	730.156,58 €	699.065,96 €	666.647,04 €	628.071,32 €	592.777,89 €	555.933,71 €	517.459,97 €	16.356.747,86 €	
-267.413,81 €	-245.140,66 €	-221.976,58 €	-197.885,95 €	-172.831,68 €	-146.775,25 €	-119.676,56 €	-91.493,92 €	-62.183,98 €	-31.701,64 €	-5.283.125,67 €	
-120.983,71 €	-107.541,07 €	-94.098,44 €	-80.665,81 €	-67.213,17 €	-53.770,54 €	-40.327,90 €	-28.885,27 €	-13.442,63 €	0,00 €	-2.580.985,78 €	
0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
427.748,87 €	435.948,30 €	443.913,66 €	451.614,82 €	459.021,10 €	466.101,28 €	468.066,86 €	474.398,70 €	480.307,10 €	485.756,33 €	8.430.887,00 €	
1,0055	1,0060	1,0065	1,0070	1,0075	1,0080	1,0085	1,0090	1,0095	1,0100		
1,0319	1,0381	1,0449	1,0522	1,0601	1,0686	1,0776	1,0873	1,0977	1,1087		



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación de documentos de la Sede Electrónica del Ayuntamiento de Alicante: <https://sede.electronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
eccab82665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 50 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 51 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

9 RIESGOS OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS

El Ayuntamiento de Alicante adjudicará mediante licitación pública la concesión de los servicios citados en este estudio, obra, explotación y mantenimiento de la infraestructura a una empresa adjudicataria que deberá: ejecutar y financiar las obras; así como, explotar y mantener las nuevas instalaciones, para los servicios de estacionamiento regulado en superficie y de depósito de vehículos, entre otros servicios de Movilidad. De esta manera el Ayuntamiento mediante la disposición de una parcela pública, mejorará la prestación de estos servicios y sin tener que realizar ninguna aportación inicial de crédito, manteniendo el nivel de gasto ordinario y de inversiones que viene destinando para estos servicios públicos.

Para que el Ayuntamiento de Alicante no incurra en un endeudamiento, acorde con los criterios que establece la Comisión Europea, la entidad concesionaria deberá asumir, en cualquier caso, los siguientes riesgos:

RIESGO FINANCIERO.

El concesionario deberá asumir la variabilidad del tipo de interés y del resto de condiciones del mercado financiero en caso de necesidad de financiación económica, para la ejecución de las obras.

RIESGO DE DISPONIBILIDAD.

Se define este riesgo por parte del concesionario, como la situación derivada de no ser capaz de dar el servicio contractualmente establecido, certificar la cantidad pactada contractualmente o alcanzar la seguridad correspondiente a la prestación de los servicios a los usuarios finales, definidos en el contrato y también como el riesgo de no alcanzar los estándares de calidad relativos a las prestaciones, produciendo un fallo evidente de cualquier de los servicios.

Asimismo, el Ayuntamiento de Alicante no está obligado a asumir este riesgo si está legitimado por contrato para reducir significativamente (en concepto de penalización) sus pagos periódicos: los pagos deben depender del nivel efectivo de disponibilidad del concesionario durante la ejecución de las obras y explotación del servicio. Por tanto, la aplicación de las penalizaciones cuando el concesionario incumple sus obligaciones de servicio debe ser automática y tener un efecto significativo sobre los ingresos/beneficios del concesionario y no ser puramente cosméticas o simbólicas.

El riesgo de disponibilidad también cubre el volumen y la calidad de la producción, se refiere a los casos en los cuales se reclama la responsabilidad del concesionario, a causa de una gestión defectuosa que tiene como resultado un volumen de servicios inferior al acordado contractualmente, o servicios que no cumplan los estándares de calidad especificados en el contrato.

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

La concesión deberá incluir el plan de mantenimiento (correctivo, preventivo y de reposición) y el correspondiente pliego de explotación, el cual explicita las condiciones técnicas bajo las cuales deberá funcionar el depósito de vehículos y el resto de servicios licitados. El Ayuntamiento de Alicante desea un funcionamiento pleno de las nuevas instalaciones por lo que se reflejarán unas penalidades al concesionario por fallos e incumplimiento de las condiciones de mantenimiento o sobre las condiciones prescritas para la explotación del depósito de vehículos.

Finalmente es destacable el riesgo de disponibilidad respecto al número de guías que realicen el servicio de retirada e inmovilización, si bien es un riesgo ciertamente también asociado a la demanda.

RIESGO DE DEMANDA.

El concesionario percibirá las tarifas abonadas por los usuarios del servicio GRUA, debiendo el adjudicatario asumir el riesgo de demanda por su gestión, toda vez que no se garantiza, en ningún caso, que se completen la totalidad de servicios estimados.

La administración no garantiza en forma alguna los ingresos a percibir por el servicio de ORA, sino que el concesionario debe gestionar eficientemente la instalación para conseguir más demanda y consecuentemente mejorar los ingresos según precios fijados y aceptados con anterioridad por el Ayuntamiento de Alicante. La estructura de precios establecida para la retribución por la prestación de los servicios incluye una parte mayoritaria (>60%) de ingresos variables, que estarán condicionados por los estándares de seguridad y calidad así como por el nivel de ingresos, de forma que en caso de suspensión o inhabilitación del servicio este precio variable sería nulo.

RIESGO DE CONSTRUCCIÓN.

El concesionario define y diseña el proyecto en base al anteproyecto aprobado por el Ayuntamiento de Alicante, construyéndolo a precio cerrado, salvo posibles modificaciones que se decidieran introducir por parte del Ayuntamiento. En consecuencia, el concesionario no tiene derecho a reclamar liquidación ni modificación alguna de las obras, con lo que se garantiza que se acota completamente la inversión. Esta es una de las principales bazas frente a una licitación de un contrato de obras.

Este riesgo incluye acontecimientos relacionados con posibles dificultades en la fase de construcción y con el estado de los activos involucrados en el momento en que se empuen a proporcionar los servicios y que "en la práctica, se relaciona con acontecimientos tales como el retraso en la entrega, el incumplimiento de las normas especificadas, los costes adicionales y cuestiones ambientales, deficiencias técnicas y efectos negativos externos (incluido el riesgo medioambiental) que genere pagos compensatorios a terceros".

ESTUDIO DE VIABILIDAD

51



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 52 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

En términos generales, no cabe esperar complicaciones significativas ni durante la etapa de construcción del nuevo edificio para instalaciones ORA y depósito de vehículos ni durante su explotación posterior, debido principalmente a que no se requiere un sistema constructivo complicado y la organización de la obra es la usual en el sector.

Durante la fase constructiva, las complicaciones previstas son aquellas lógicamente derivadas de la realización de una edificación de las características expuestas, por lo que se deben adoptar las medidas básicas de seguridad y salud que contemplen detalladamente las necesarias actuaciones y los medios para una correcta ejecución de la misma. Se deben asegurar por tanto las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras.

Si es necesario prestar especial atención a la normativa sectorial de aplicación, tanto en los aspectos de construcción, en lo referente al código técnico de edificación, como a los reglamentos sobre instalaciones, en lo que a las autorizaciones de legalización y funcionamiento se refiere.

Se tendrán especialmente en cuenta las conclusiones recogidas en el estudio geotécnico que deba aportarse en fase de redacción del proyecto de ejecución, en cuanto a las posibles afectaciones en la estructura y cimentación que puedan derivarse de la tipología del terreno en el que se va a implantar el edificio.

Así mismo, durante el desarrollo de la actividad y mantenimiento del edificio se prestará especial vigilancia al riesgo de corrosión de las estructuras, carpintería y elementos metálicos de la instalación por el efecto del ambiente oxidante del ambiente marino de la ciudad de Alicante y la humedad en general. De utilizar elementos metálicos, se tendrá especial cuidado en la elección de materiales para garantizar su buen comportamiento ante este tipo de ambiente.

En cuanto a la fase de explotación, el pliego de prescripciones técnicas que ha de regir la misma, detallará el funcionamiento y requisitos que ha de cumplir el adjudicatario para llevar a cabo dicha explotación, siempre de acuerdo con la legislación vigente y conservando el Ayuntamiento de Alicante los poderes de policía necesarios para asegurar el correcto funcionamiento de los servicios y la capacidad de actuación e intervención si ello fuera necesario.

RIESGO TECNOLÓGICO:

La asunción por el concesionario del denominado Riesgo Tecnológico, entendido como el riesgo del progreso o del incremento continuo de herramientas, aplicaciones y avances en la materia de los servicios, que se vayan adoptando como consecuencia del avance de la tecnología -por ejemplo, nuevos e innovadores equipos y maquinarias expendedoras/parquímetros y equipamiento específico que sustituye a los existentes,

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

además del riesgo de incremento de los costes de explotación y de mantenimiento de las infraestructuras como consecuencia de la revisión y la adaptación a la normativa sobre las instalaciones y los sistemas de seguridad en las nuevas instalaciones; o el riesgo de que los activos utilizados dejen de ser los más adecuados para la prestación del servicio a lo largo de la duración del contrato, por mejoras técnicas alcanzadas en otros equipamientos.

En el caso que nos ocupa, durante el plazo de vigencia de la explotación de los servicios, el concesionario debe prestar atención a cuantos avances tecnológicos se vayan produciendo, de tal suerte que asumirá expresamente los costes derivados de la adecuación, adaptación y puesta en funcionamiento de aquellos sistemas que resulten adecuados en aras a satisfacer las necesidades de los usuarios, así como para cumplir con las normativas que en materia de seguridad, dotación, prevención, equipamiento e instalaciones resulten de aplicación.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

52



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 53 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

10 VIABILIDAD OPERACIONAL Y RIESGO CONCESION

El valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento se presentarán en este apartado.

En la prestación del servicio se transmite al concesionario un riesgo operacional debido, entre otros, a la construcción de las nuevas instalaciones del servicio de estacionamiento en superficie y depósito de vehículos:

- El riesgo operacional se trasladada con el derecho a explotar un servicio y se concreta en la incertidumbre existente sobre la amortización o recuperación de las inversiones y los costes que se hayan llevado a cabo según el riesgo comercial del negocio con respecto a su utilización por los usuarios.
- El riesgo operacional está compuesto por el riesgo de demanda y el riesgo de suministro (disponibilidad, financiero, construcción y tecnológico) o ambos.
- El riesgo no debe garantizar la recuperación plena de los costes e inversiones. Debe existir una incertidumbre real de que la explotación o gestión pueda no ofrecer la rentabilidad esperada sin necesidad de que concorra ninguna circunstancia extraordinaria. Por ello, el riesgo debe ser ajeno al control de las partes y externo al contrato.
- La transferencia del riesgo operacional no tiene porque necesariamente ser total o completa, sustancial o significativa, sino simplemente que dicho riesgo no sea "nominal" o "desdénable".
- No obstante, esta limitación al riesgo operacional: (i) nunca puede suponer que el poder adjudicador alivie al operador económico de cualquier posible pérdida garantizando unos ingresos mínimos que sean iguales o superiores a las inversiones y los costes y (ii) nunca puede ser tal que implique un riesgo tan mínimo que haga las posibles pérdidas nominales o desdénables.
- A efectos contables (SEC2010) que se asuma por la Administración la mayoría de los riesgos y en consecuencia el contrato compute como deuda pública, no implica necesariamente que en aplicación de la normativa de contratación pública no nos encontremos ante un contrato de concesión, siempre que exista una transferencia del riesgo operacional, entendida como la exposición a las incertidumbres del mercado en lo referido a la demanda y/o al suministro.

En cuanto a los riesgos tecnológicos, la explotación del servicio implica por parte del concesionario la necesidad de

- Capacidad de adaptación.
- Aprovechamiento de las inversiones: eficiencia en el gasto.
- Sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas.
- Agilidad en la atención al usuario.
- Mayor evolución o renovación de los equipos.

Para el estudio económico, además de los resultados de explotación (EBIT) que ofrecen balances positivos para el cómputo de la concesión, se han empleado las técnicas de estudio de la inversión del VAN (Valor Actual Neto) y del TIR (Tasa de Interés de Retorno), llevando los beneficios antes de impuestos que se producen durante la explotación al momento de la inversión.

Se muestran a continuación los valores actuales netos de los tres escenarios estudiados.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 54 de 78

FIRMS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Para el ESCENARIO A - 1.

Tasa descuento K para VAN (EBT)=	AÑO									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3,25 %	194.723,35 €	168.888,20 €	158.001,34 €	181.104,39 €	186.295,09 €	190.866,97 €	191.271,46 €	194.818,93 €	197.804,54 €	200.243,08 €
VAN INGRESOS =	5.645.847,45 €	5.548.361,61 €	5.456.643,99 €	5.394.850,46 €	5.335.946,31 €	5.278.468,31 €	5.222.355,90 €	5.167.551,93 €	5.114.002,07 €	5.061.655,51 €
VAN PRECIOS FIJOS =	2.332.410,95 €	2.258.993,65 €	2.191.169,15 €	2.153.096,36 €	2.117.740,06 €	2.083.538,87 €	2.050.733,45 €	2.018.967,81 €	1.988.289,11 €	1.958.647,49 €
VAN PRECIOS VARIABLES =	3.313.436,51 €	3.289.367,96 €	3.265.474,25 €	3.241.754,09 €	3.218.206,24 €	3.194.829,44 €	3.171.622,45 €	3.148.594,03 €	3.125.712,86 €	3.103.008,02 €
VAN COSTES EXPLOTACION =	-4.011.852,54 €	-3.997.353,33 €	-3.982.976,16 €	-3.968.716,21 €	-3.954.576,71 €	-3.940.546,98 €	-3.926.733,87 €	-3.913.132,02 €	-3.900.520,01 €	-3.888.815,35 €
VAN COSTES OBRAS =	-1.190.856,19 €	-1.146.253,09 €	-1.096.412,64 €	-1.037.121,41 €	-998.017,78 €	-960.548,30 €	-924.061,43 €	-889.107,44 €	-855.438,59 €	-823.008,01 €
VAN COSTES INVERSION =	-248.415,38 €	-239.857,00 €	-219.253,24 €	-207.906,44 €	-197.056,73 €	-186.584,06 €	-176.769,14 €	-167.259,44 €	-158.239,13 €	-149.599,07 €

	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL
	202.149,74 €	203.540,05 €	204.429,80 €	204.834,96 €	204.771,64 €	204.256,01 €	200.542,63 €	199.257,90 €	197.566,63 €	195.484,96 €	3.880.871,64 €
	5.010.463,95 €	4.960.381,42 €	4.911.365,00 €	4.863.373,71 €	4.816.368,83 €	4.770.313,71 €	4.725.173,64 €	4.680.915,73 €	4.637.508,82 €	4.594.923,34 €	101.196.470,89 €
	1.929.995,84 €	1.902.289,69 €	1.875.487,01 €	1.849.548,10 €	1.824.435,42 €	1.800.113,47 €	1.776.548,71 €	1.753.709,38 €	1.731.565,46 €	1.710.088,54 €	39.307.468,51 €
	3.080.468,01 €	3.058.091,73 €	3.035.877,99 €	3.013.825,61 €	2.991.933,41 €	2.970.200,24 €	2.948.624,93 €	2.927.206,35 €	2.905.943,35 €	2.884.834,80 €	61.889.002,38 €
	-3.875.215,65 €	-3.861.718,57 €	-3.848.321,87 €	-3.835.023,35 €	-3.821.820,89 €	-3.808.712,43 €	-3.795.457,62 €	-3.785.444,30 €	-3.772.521,91 €	-3.759.688,53 €	-77.660.872,32 €
	-791.771,68 €	-761.686,36 €	-732.710,65 €	-704.804,20 €	-677.928,70 €	-652.046,80 €	-627.122,57 €	-603.121,37 €	-580.009,79 €	-557.755,61 €	-16.609.592,31 €
	-141.326,79 €	-133.436,43 €	-125.902,78 €	-118.711,19 €	-111.847,60 €	-105.298,47 €	-99.050,83 €	-93.092,16 €	-87.410,48 €	-81.994,25 €	-3.045.134,62 €

	TOTAL	PORCENTAJE
VAN EBT (BENEFICIO ANTES IMPUESTOS)	3.880.871,64 €	100,00 %
VAN INGRESOS =	101.196.470,89 €	38,84 %
VAN PRECIOS FIJOS =	39.307.468,51 €	61,16 %
VAN PRECIOS VARIABLES =	61.889.002,38 €	79,80 %
VAN COSTES EXPLOTACION =	-77.660.872,32 €	17,07 %
VAN COSTES OBRAS =	-16.609.592,31 €	3,13 %
VAN COSTES INVERSION =	-3.045.134,62 €	



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecca682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 55 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
 DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Para el ESCENARIO A - II.

Tasa descuento K para VAN (EBT) =	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	210.188,20 €	166.419,49 €	137.422,77 €	180.675,30 €	166.014,39 €	170.753,59 €	171.284,33 €	174.876,98 €	178.106,72 €	180.688,34 €
VAN INGRESOS =	5.661.312,31 €	5.544.892,90 €	5.436.064,62 €	5.374.421,36 €	5.315.665,61 €	5.258.334,93 €	5.202.988,76 €	5.147.709,89 €	5.094.304,25 €	5.042.100,77 €
VAN PRECIOS FIJOS =	2.141.231,03 €	2.107.568,65 €	2.070.350,32 €	2.033.153,15 €	1.996.670,10 €	1.965.433,82 €	1.933.387,03 €	1.902.473,78 €	1.872.641,29 €	1.843.839,72 €
VAN PRECIOS VARIABLES =	3.437.081,27 €	3.437.324,26 €	3.365.714,30 €	3.341.266,21 €	3.316.995,51 €	3.282.901,11 €	3.268.981,73 €	3.245.236,10 €	3.221.662,96 €	3.198.261,05 €
VAN COSTES EXPLOTACION =	-4.071.862,54 €	-3.997.353,33 €	-3.982.976,16 €	-3.968.716,21 €	-3.954.576,71 €	-3.940.546,98 €	-3.930.253,87 €	-3.916.532,02 €	-3.902.520,01 €	-3.888.815,35 €
VAN COSTES OBRAS =	-1.190.856,19 €	-1.146.283,09 €	-1.086.412,64 €	-1.037.121,41 €	-998.017,78 €	-960.548,30 €	-924.061,43 €	-889.107,44 €	-855.438,39 €	-823.008,01 €
VAN COSTES INVERSION =	-248.415,38 €	-239.857,00 €	-219.253,24 €	-207.906,44 €	-197.056,73 €	-186.584,06 €	-176.769,14 €	-167.259,44 €	-158.239,13 €	-148.599,07 €

	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL
	182.737,05 €	184.268,37 €	185.298,11 €	185.842,24 €	185.916,88 €	185.538,21 €	181.960,79 €	180.811,04 €	179.253,77 €	177.305,12 €	3.544.461,68 €
	4.991.051,16 €	4.941.109,74 €	4.892.233,31 €	4.844.380,99 €	4.797.514,07 €	4.751.595,91 €	4.708.591,81 €	4.662.468,88 €	4.619.195,95 €	4.576.743,51 €	100.860.060,92 €
	1.816.022,03 €	1.789.143,78 €	1.763.162,99 €	1.738.039,99 €	1.713.737,29 €	1.690.219,44 €	1.667.452,94 €	1.645.406,08 €	1.624.048,87 €	1.603.352,94 €	36.925.337,24 €
	3.175.029,13 €	3.151.965,96 €	3.129.070,33 €	3.106.341,00 €	3.083.776,78 €	3.061.376,47 €	3.039.138,86 €	3.017.062,80 €	2.995.147,09 €	2.973.390,57 €	63.934.723,68 €
	-3.875.215,65 €	-3.861.718,57 €	-3.848.321,87 €	-3.835.023,35 €	-3.821.820,89 €	-3.808.712,43 €	-3.798.457,62 €	-3.785.444,30 €	-3.772.521,91 €	-3.759.688,53 €	-77.660.872,32 €
	-791.771,68 €	-761.686,36 €	-732.710,55 €	-704.804,20 €	-677.928,70 €	-652.046,80 €	-627.122,57 €	-603.121,37 €	-580.009,79 €	-557.755,61 €	-16.609.592,31 €
	-141.326,79 €	-133.436,43 €	-125.902,78 €	-118.711,19 €	-111.847,60 €	-105.298,47 €	-99.050,83 €	-93.092,16 €	-87.410,48 €	-81.994,25 €	-3.045.134,62 €

	TOTAL	PORCENTAJE
VAN EBT (BENEFICIO ANTES IMPUESTOS)	3.544.461,68 €	100,00 %
VAN INGRESOS =	100.860.060,92 €	36,61 %
VAN PRECIOS FIJOS =	36.925.337,24 €	63,39 %
VAN PRECIOS VARIABLES =	63.934.723,68 €	79,80 %
VAN COSTES EXPLOTACION =	-77.660.872,32 €	17,07 %
VAN COSTES OBRAS =	-16.609.592,31 €	3,13 %
VAN COSTES INVERSION =	-3.045.134,62 €	

ESTUDIO DE VIABILIDAD



ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación, puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado de Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayuntamiento de Alicante: <https://sedelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecca682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 56 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Para el ESCENARIO B-I, tenemos:

Tasa descuento K para VAN (EBT)=	ANO									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
3,25 %	366.921,96 €	330.589,53 €	311.678,85 €	326.240,04 €	323.668,26 €	320.905,93 €	314.325,31 €	311.278,56 €	308.023,54 €	304.558,63 €
VAN INGRESOS =	6.343.685,13 €	6.233.226,61 €	6.129.362,92 €	6.035.756,26 €	5.936.902,05 €	5.917.693,29 €	5.851.657,13 €	5.787.505,15 €	5.724.833,11 €	5.663.770,72 €
VAN PRECIOS FIJOS =	2.597.861,23 €	2.506.403,13 €	2.431.150,35 €	2.385.774,66 €	2.343.780,76 €	2.303.340,67 €	2.264.390,30 €	2.226.629,72 €	2.190.622,96 €	2.155.697,74 €
VAN PRECIOS VARIABLES =	3.755.823,90 €	3.726.823,48 €	3.698.212,57 €	3.669.981,60 €	3.642.121,29 €	3.614.622,62 €	3.587.476,83 €	3.560.675,42 €	3.534.210,14 €	3.508.072,98 €
VAN COSTES EXPLOTACION =	-4.698.540,04 €	-4.482.585,13 €	-4.466.756,62 €	-4.451.051,67 €	-4.435.467,49 €	-4.420.001,41 €	-4.408.272,24 €	-4.396.520,49 €	-4.377.683,13 €	-4.358.557,24 €
VAN COSTES OBRAS =	-1.214.827,13 €	-1.169.022,21 €	-1.117.569,57 €	-1.057.183,43 €	-1.017.032,85 €	-978.562,46 €	-941.118,54 €	-905.250,49 €	-870.707,74 €	-837.442,67 €
VAN COSTES INVERSION =	-264.396,01 €	-251.029,74 €	-233.357,95 €	-221.281,12 €	-208.733,44 €	-198.659,49 €	-188.140,75 €	-178.055,47 €	-168.418,70 €	-158.212,18 €

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL
300.883,39 €	296.998,50 €	292.905,63 €	288.607,32 €	284.106,88 €	279.408,30 €	271.754,58 €	266.761,04 €	261.582,00 €	256.223,55 €	6.016.421,79 €
5.604.251,40 €	5.546.212,06 €	5.489.592,91 €	5.434.337,25 €	5.380.391,31 €	5.327.704,07 €	5.276.227,14 €	5.225.914,54 €	5.176.722,67 €	5.128.610,08 €	113.283.825,79 €
2.121.995,26 €	2.089.460,00 €	2.058.039,50 €	2.027.684,19 €	1.998.347,24 €	1.969.984,36 €	1.942.553,69 €	1.916.015,61 €	1.890.332,68 €	1.865.469,46 €	43.275.723,53 €
3.462.256,13 €	3.456.752,06 €	3.431.553,41 €	3.406.653,06 €	3.382.044,06 €	3.357.719,71 €	3.333.673,45 €	3.309.898,93 €	3.286.389,99 €	3.263.140,62 €	70.008.102,26 €
-4.347.540,57 €	-4.332.630,76 €	-4.317.825,54 €	-4.303.122,73 €	-4.288.520,17 €	-4.274.015,80 €	-4.262.207,62 €	-4.247.968,36 €	-4.233.662,55 €	-4.219.449,88 €	-87.122.941,21 €
-805.409,06 €	-774.562,37 €	-744.859,59 €	-716.259,29 €	-688.721,48 €	-662.207,62 €	-636.680,52 €	-612.104,34 €	-588.444,50 €	-565.667,68 €	-16.903.433,83 €
-150.418,38 €	-142.020,43 €	-134.002,14 €	-126.347,91 €	-119.042,78 €	-112.072,35 €	-105.422,79 €	-99.080,81 €	-93.033,62 €	-87.268,96 €	-3.241.028,96 €

	TOTAL	PORCENTAJE
VAN EBT (BENEFICIO ANTES IMPUESTOS)	6.016.421,79 €	100,00 %
VAN INGRESOS =	113.283.825,79 €	38,20 %
VAN PRECIOS FIJOS =	43.275.723,53 €	61,80 %
VAN PRECIOS VARIABLES =	70.008.102,26 €	81,22 %
VAN COSTES EXPLOTACION =	-87.122.941,21 €	15,76 %
VAN COSTES OBRAS =	-16.903.433,83 €	3,02 %
VAN COSTES INVERSION =	-3.241.028,96 €	



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 57 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Segun los cálculos expuestos tenemos una previsión de la rentabilidad económica positiva en los tres escenarios planteados, con los siguientes resultados:

- Escenario A-I. VAN de EBT = 3.880.871,64€
- Escenario A-II. VAN de EBT = 3.544.461,68€
- Escenario B-I. VAN de EBT = 6.016.421,79€

A continuación vamos a realizar una proyección de flujos de caja para el cálculo de la TIR y el "pay-back" de cada escenario.

La Tasa de Interés de Retorno (TIR) representa el valor del interés del dinero para que el resultado de la inversión sea nulo, lo que equivale al tipo de interés de la rentabilidad anual de la inversión.

El periodo de recuperación de la inversión, el indicador denominado "pay-back", permite valorar los años que la entidad adjudicataria tardará en recuperar la inversión inicialmente realizada sobre la concesión.



Para el ESCENARIO A-I, tenemos:

INGRESOS CONCESIONARIA (sin IVA)	5.829.337,49 €	5.914.866,57 €	6.006.144,18 €	6.131.117,88 €	6.261.280,20 €	6.395.113,85 €	6.532.762,77 €	6.674.293,86 €	6.819.796,92 €	6.969.364,64 €
PRECIO FLO SERVICIO ORA	1.026.188,51 €	1.026.188,51 €	1.027.727,79 €	1.028.240,89 €	1.030.811,49 €	1.033.903,92 €	1.037.622,59 €	1.041.672,69 €	1.046.360,21 €	1.051.592,01 €
PRECIO VARIABLE SERVICIO ORA	1.443.683,64 €	1.479.775,73 €	1.516.770,12 €	1.554.889,37 €	1.593.556,61 €	1.633.395,52 €	1.674.230,41 €	1.716.066,17 €	1.758.983,03 €	1.802.568,03 €
PRECIO FLO SERVICIO GRUA	1.382.025,79 €	1.382.025,79 €	1.384.098,83 €	1.418.701,30 €	1.454.168,83 €	1.490.523,05 €	1.527.786,13 €	1.566.980,78 €	1.605.130,30 €	1.645.258,56 €
PRECIO VARIABLE SERVICIO GRUA	1.977.439,56 €	2.026.875,54 €	2.077.547,43 €	2.129.466,12 €	2.182.723,27 €	2.237.291,35 €	2.293.223,64 €	2.350.554,23 €	2.409.318,08 €	2.469.551,04 €
COSTES EXPLOTACION	-4.142.237,75 €	-4.261.403,50 €	-4.384.074,12 €	-4.510.352,71 €	-4.640.345,37 €	-4.774.161,35 €	-4.916.443,20 €	-5.065.246,46 €	-5.204.222,04 €	-5.354.487,70 €
Coste anual ORA + SENAL. VARIA	-1.669.980,50 €	-1.719.097,57 €	-1.769.659,27 €	-1.821.708,07 €	-1.875.287,72 €	-1.930.443,24 €	-1.987.220,98 €	-2.045.668,66 €	-2.105.835,38 €	-2.167.771,72 €
Impuestos (IBI)	-3.381.665,06 €	-2.451.703,74 €	-2.523.812,67 €	-2.598.042,46 €	-2.674.455,47 €	-2.753.115,92 €	-2.834.089,92 €	-2.917.445,51 €	-3.003.252,73 €	-3.091.583,69 €
MARGEN BRUTO (EBITDA)	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €
PAGO INVERSIONES	1.697.099,75 €	1.653.462,08 €	1.622.070,05 €	1.620.764,97 €	1.620.914,83 €	1.620.952,50 €	1.616.319,57 €	1.616.047,40 €	1.615.576,51 €	1.614.876,93 €
ORRAS	-12.576.305,28 €	-4.587.559,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
FLUJOS	-10.704.305,28 €	-4.587.559,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
FLUJOS ACUMULADOS	-10.889.205,53 €	-2.934.097,33 €	1.622.070,05 €	1.620.764,97 €	1.620.914,83 €	1.620.952,50 €	1.616.319,57 €	1.616.047,40 €	1.615.576,51 €	1.614.876,93 €
FACTORES DE INCERTIDUMBRE INGRESOS	1,0000	1,0000	1,0015	1,0005	1,0025	1,0030	1,0035	1,0040	1,0045	1,0050
FACTORES DE INCERTIDUMBRE INGRESOS ACUMULADO	1,0000	1,0000	1,0015	1,0020	1,0045	1,0075	1,0110	1,0151	1,0197	1,0248
Tasa descuento K VAN	3,25 %									
TIR =	7,36 %									
	-10.546.446,04 €	-2.752.291,29 €	1.473.667,23 €	1.426.132,25 €	1.381.369,60 €	1.337.919,33 €	1.292.102,03 €	1.251.219,81 €	1.211.482,06 €	1.172.840,16 €

11	7.123.092,71 €	7.281.079,89 €	7.443.428,06 €	7.610.242,35 €	7.781.631,16 €	7.957.706,29 €	8.138.583,02 €	8.324.380,22 €	8.515.220,42 €	8.711.229,93 €	142.420.651,22 €
1.057.375,76 €	1.063.720,02 €	1.070.634,20 €	1.078.128,64 €	1.086.214,60 €	1.094.904,32 €	1.104.211,01 €	1.114.148,90 €	1.124.733,32 €	1.135.980,65 €	1.135.980,65 €	21.280.260,01 €
1.848.037,11 €	1.894.238,04 €	1.941.593,99 €	1.990.133,84 €	2.039.887,18 €	2.090.884,36 €	2.143.156,47 €	2.196.735,38 €	2.251.653,77 €	2.307.945,11 €	2.307.945,11 €	36.878.404,18 €
1.686.390,02 €	1.728.549,78 €	1.771.783,52 €	1.816.057,61 €	1.861.459,05 €	1.907.995,52 €	1.955.695,41 €	2.004.587,80 €	2.054.702,49 €	2.106.070,05 €	2.106.070,05 €	33.748.970,63 €
2.531.289,81 €	2.594.572,06 €	2.659.436,36 €	2.725.922,27 €	2.794.070,33 €	2.863.922,08 €	2.935.520,14 €	3.008.908,14 €	3.084.130,84 €	3.161.234,11 €	3.161.234,11 €	50.513.016,40 €
-5.509.174,63 €	-5.668.411,17 €	-5.832.331,13 €	-6.001.272,28 €	-6.174.776,39 €	-6.353.989,46 €	-6.542.418,34 €	-6.733.904,50 €	-6.928.963,78 €	-7.127.760,10 €	-7.127.760,10 €	-110.114.374,36 €
-3.182.512,63 €	-3.276.115,94 €	-3.372.472,29 €	-3.471.662,65 €	-3.573.770,37 €	-3.678.881,27 €	-3.787.083,66 €	-3.898.466,47 €	-4.013.129,31 €	-4.131.162,52 €	-4.131.162,52 €	-63.614.416,27 €
-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.888,91 €	-99.888,91 €	-99.888,91 €	-99.888,91 €	-19.410.264,89 €
1.613.918,08 €	1.612.668,72 €	1.611.096,93 €	1.609.170,07 €	1.606.854,76 €	1.604.116,83 €	1.596.164,68 €	1.592.475,72 €	1.588.256,64 €	1.583.469,83 €	1.583.469,83 €	32.306.276,87 €
0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	-15.291.864,69 €
-2.246.400,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	-4.118.400,00 €
-632.481,92 €	1.612.668,72 €	1.611.096,93 €	1.609.170,07 €	1.606.854,76 €	1.604.116,83 €	1.596.164,68 €	1.592.475,72 €	1.588.256,64 €	1.583.469,83 €	1.583.469,83 €	12.896.012,18 €
-1.508.262,02 €	104.406,70 €	1.715.503,63 €	3.324.673,70 €	4.931.528,47 €	6.535.645,30 €	8.131.809,98 €	9.724.285,71 €	11.312.542,35 €	12.896.012,18 €	12.896.012,18 €	
1,0055	1,0060	1,0065	1,0070	1,0075	1,0080	1,0085	1,0090	1,0095	1,0100	1,0100	
1,0304	1,0366	1,0433	1,0506	1,0585	1,0670	1,0760	1,0857	1,0960	1,1070	1,1070	
-444.894,92 €	1.098.662,85 €	1.063.043,13 €	1.028.350,36 €	994.547,93 €	961.601,26 €	928.716,02 €	895.471,43 €	864.986,91 €	835.234,81 €	835.234,81 €	5.471.714,92 €



Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayuntamiento de Alicante: <https://sede.sedelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 58 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd1cdc-428b-a671-
 eccab82665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 59 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
 DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Para el ESCENARIO A-II, tenemos:

INGRESOS CONCESIONARIA (sin IVA)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
PRECIO FIO SERVICIO ORA	5.845.304,96 €	5.911.167,74 €	5.983.493,28 €	6.107.900,51 €	6.237.462,60 €	6.370.721,31 €	6.507.760,41 €	6.648.666,45 €	6.793.523,82 €	6.942.439,83 €
PRECIO VARIABLE SERVICIO ORA	1.026.188,51 €	1.026.188,51 €	1.027.227,79 €	1.028.240,89 €	1.030.811,49 €	1.033.903,92 €	1.037.522,59 €	1.041.672,88 €	1.046.360,21 €	1.051.592,01 €
INGRESOS ARRASTRES Y DEPOSITO (GRUVA)	1.443.889,64 €	1.479.775,73 €	1.516.672,19 €	1.554.689,93 €	1.593.956,51 €	1.633.396,52 €	1.674.230,41 €	1.716.086,17 €	1.758.988,33 €	1.802.964,03 €
PRECIO FIO SERVICIO GRUVA	1.190.827,53 €	1.220.586,22 €	1.251.113,17 €	1.282.391,00 €	1.314.450,78 €	1.347.312,05 €	1.380.984,85 €	1.415.519,72 €	1.450.907,71 €	1.487.180,41 €
COSTES EXPLOTACION	-4.142.237,75 €	-4.261.403,50 €	-4.384.074,12 €	-4.510.352,71 €	-4.640.345,37 €	-4.774.161,35 €	-4.912.000,98 €	-5.052.246,46 €	-5.204.220,41 €	-5.354.487,70 €
Coste anual ORA + SENAL. VIARIA	-1.669.980,50 €	-1.719.097,57 €	-1.769.659,27 €	-1.821.708,07 €	-1.875.287,32 €	-1.930.443,24 €	-1.987.220,98 €	-2.045.668,66 €	-2.105.833,38 €	-2.167.771,72 €
Coste anual GRUVA	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €	-90.602,19 €
Impuestos (IBI)	1.703.067,21 €	1.649.764,24 €	1.599.419,15 €	1.597.547,80 €	1.587.117,23 €	1.586.559,96 €	1.591.317,21 €	1.590.419,98 €	1.589.308,41 €	1.587.982,13 €
IMPORTE BRUTO (GRUVA)	-12.576.306,28 €	-4.587.559,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
PAGO INVERSIONES	-10.784.306,28 €	-4.587.559,41 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
GRUVA	-10.873.238,07 €	-2.937.785,17 €	1.589.419,15 €	1.587.547,80 €	1.587.117,23 €	1.586.559,96 €	1.591.317,21 €	1.590.419,98 €	1.589.308,41 €	1.587.982,13 €
FLUJOS ACUMULADOS	-10.873.238,07 €	-13.811.033,24 €	-12.211.614,09 €	-10.614.066,29 €	-9.016.949,07 €	-7.420.389,11 €	-5.829.071,90 €	-4.238.661,91 €	-2.649.343,30 €	-1.061.391,37 €
FACTOR DE INCERTIDUMBRE INGRESOS	1,0000	1,0000	1,0015	1,0015	1,0025	1,0030	1,0035	1,0040	1,0045	1,0050
FACTOR DE INCERTIDUMBRE INGRESOS ACUMULADO	1,0000	1,0000	1,0015	1,0020	1,0045	1,0075	1,0110	1,0151	1,0197	1,0248
Tasa descuento K VAN	3,25 %									
TIR =	7,44 %									

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	TOTAL
7.095.494,79 €	7.252.792,02 €	7.414.433,00 €	7.580.522,40 €	7.751.168,21 €	7.926.481,77 €	8.106.577,89 €	8.291.574,96 €	8.481.595,03 €	8.676.763,91 €	141.925.849,87 €
1.057.375,76 €	1.063.720,02 €	1.070.634,20 €	1.078.128,64 €	1.086.214,60 €	1.094.904,32 €	1.104.211,01 €	1.114.148,90 €	1.124.733,32 €	1.135.980,65 €	21.280.260,01 €
1.848.037,11 €	1.894.238,04 €	1.941.593,99 €	1.990.133,84 €	2.039.867,18 €	2.090.864,36 €	2.143.156,47 €	2.197.735,38 €	2.251.653,77 €	2.307.945,11 €	36.878.404,18 €
2.665.722,00 €	2.732.365,05 €	2.800.674,17 €	2.870.691,03 €	2.942.458,30 €	3.016.019,76 €	3.091.420,25 €	3.168.705,76 €	3.247.923,41 €	3.329.121,49 €	53.347.304,15 €
1.524.359,92 €	1.562.468,91 €	1.601.530,64 €	1.641.568,98 €	1.682.608,13 €	1.724.673,33 €	1.767.769,16 €	1.811.984,92 €	1.857.284,54 €	1.903.716,65 €	30.419.281,53 €
-5.059.174,63 €	-5.668.411,17 €	-5.832.331,13 €	-6.001.072,28 €	-6.174.776,99 €	-6.353.589,46 €	-6.542.418,34 €	-6.741.263,56 €	-6.928.963,78 €	-7.127.760,10 €	-110.114.374,36 €
-2.231.529,71 €	-2.297.162,94 €	-2.364.726,55 €	-2.434.277,33 €	-2.505.873,72 €	-2.579.579,89 €	-2.655.445,77 €	-2.733.547,12 €	-2.813.945,56 €	-2.896.708,67 €	-44.605.466,37 €
-3.182.512,62 €	-3.276.115,94 €	-3.372.472,29 €	-3.471.662,65 €	-3.573.770,37 €	-3.678.881,27 €	-3.787.083,66 €	-3.898.488,47 €	-4.013.128,31 €	-4.131.162,52 €	-63.614.416,27 €
-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-95.132,30 €	-1.884.491,72 €
1.588.320,16 €	1.584.380,85 €	1.582.101,86 €	1.579.450,13 €	1.576.391,82 €	1.572.882,32 €	1.564.159,55 €	1.559.670,47 €	1.554.631,25 €	1.549.003,81 €	31.811.475,52 €
-2.246.400,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	-19.410.264,69 €
-2.246.400,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	-15.291.864,69 €
-660.079,84 €	1.584.380,85 €	1.582.101,86 €	1.579.450,13 €	1.576.391,82 €	1.572.882,32 €	1.564.159,55 €	1.559.670,47 €	1.554.631,25 €	1.549.003,81 €	-4.118.400,00 €
-1.721.471,22 €	-137.090,37 €	1.445.011,49 €	3.024.461,62 €	4.600.833,44 €	6.173.745,75 €	7.737.905,31 €	9.297.575,77 €	10.852.207,02 €	12.401.210,83 €	12.401.210,83 €
1,0055	1,0060	1,0065	1,0070	1,0075	1,0080	1,0085	1,0090	1,0095	1,0100	
1,0304	1,0366	1,0433	1,0506	1,0585	1,0670	1,0760	1,0857	1,0960	1,1070	
-464.307,62 €	1.079.391,17 €	1.043.911,44 €	1.009.357,64 €	975.693,18 €	942.883,48 €	908.134,19 €	877.024,57 €	846.674,05 €	817.054,97 €	5.135.304,95 €

ESTUDIO DE VIABILIDAD



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sede.electronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd1cdc-428b-a671-ecca82665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 60 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMA. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

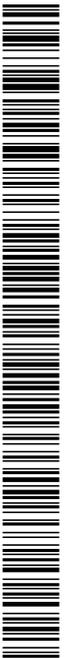
ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Para el ESCENARIO B-I, tenemos:

Table with 10 columns (1-10) and multiple rows. It lists financial data for various categories like 'INGRESOS CONCESIONARIA', 'PREIO FLO SERVICIO ORA', 'PREIO VARIABLE SERVICIO ORA', 'PREIO FLO SERVICIO GRUA', 'PREIO VARIABLE SERVICIO GRUA', 'COSTES EXPLOTACION', 'COSTE anual ORA + SENAL. VARIA', 'Impuestos (IBI)', 'MARGEN BRUTO (EBITDA)', 'PAGO INVERSIONES', 'OBRAS', 'EQUIPOS', 'FLUJOS DE INGRESOS ACUMULADOS', 'FACTORES DE INCERTIDUMBRE INGRESOS ACUMULADO', and 'Tasa descuento k VAN'. It also includes a 'TIR = 8,92 %' calculation.

Table with 20 columns (1-20) and multiple rows. It continues the financial data from the previous table, showing values for each of the 20 scenarios. The final row shows a 'TOTAL' for each scenario, with values ranging from 159,367,228.10 to 7,643,946.79.

ESTUDIO DE VIABILIDAD



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación, puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: https://sede.electronica.alicante.es/validador.php

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 61 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Segun los cálculos expuestos tenemos los siguientes valores de TIR y "pay-back" que garantizan la rentabilidad económica en los tres escenarios planteados: los valores son:

- **Escenario A-I. TIR = 7,36%: Pay-back = 12 años**
- **Escenario A-II. TIR = 7,14%: Pay-back = 13 años**
- **Escenario B-I. TIR = 8,92%: Pay-back = 10 años**

Como conclusión, podemos afirmar que existe un traslado del riesgo operacional sustantivo o nominal, dado que:

- En todos los escenarios el peso porcentual de los precios variables es superior al 60% de la estructura de costes, de forma que la viabilidad de la concesión dependerá de la gestión del concesionario.
- El riesgo demanda de la explotación de los servicios afecta a los precios variables y determina el resultado de explotación del servicio.
- El riesgo de suministro se traslada al concesionario en los siguientes términos:
- En un 20% aprox. con el coste de la inversión inicial, de forma que el riesgo de construcción de las nuevas instalaciones y tecnológico de adquisición y renovación de los equipos queda acotado en este porcentaje sobre el gasto total
- En un peso mayor al 50% aprox. con los ingresos variables derivados de la regulación de las plazas (escenarios A y B o los que pudieran darse a mayores) y el volumen de arrastres:
- En un 12-15% aprox. con la financiación de la inversión inicial.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 62 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

11 VENTAJAS TIPO CONTRACTUAL

En el presente apartado se justifica las ventajas de la concesión en la estabilidad presupuestaria necesaria para la prestación de los servicios propuestos.

11.1 JUSTIFICACION DEL CONTRATO DE CONCESION DE OBRAS

11.1.1 CONSIDERACIONES JURIDICAS

La normativa legal vigente (Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local y Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial) establece que las actividades municipales de regulación de estacionamiento regulado en superficie y de retirada y depósito de vehículos son servicios públicos de titularidad municipal, dado que normativamente entran en el ámbito de sus competencias.

La competencia en materia de tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad se atribuye al municipio por el artículo 25.2 g) de la LRBRL, en su redacción dada por la Ley de racionalización y sostenibilidad, que es la siguiente:

“2. El Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano”.

...”

La atribución de competencias a los municipios en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, viene dada sectorialmente, por el artículo 7 del TALI, que dice así:

* 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 solo 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”.

Por tanto, las competencias del Ayuntamiento de Alicante en materia de tráfico son competencias propias, con el consiguiente régimen jurídico que las mismas conllevan en cuanto a autonomía, responsabilidad y coordinación, conforme a lo establecido en el artículo 7 de la LRBRL y la concreción de tales competencias ha sido efectuada por el TALI, cumpliendo la reserva de ley prevista en la LRBRL que, para mayor abundancia, en su artículo 85.1 define a los servicios públicos locales como los que prestan entidades locales en el ámbito de sus competencias.

11.1.2 CONSIDERACIONES TECNICAS

Para analizar este punto, sin contar con los efectos económicos que se verán en el siguiente subapartado, vamos a observar los medios necesarios para la prestación de los servicios, su evolución tecnológica y la calidad del servicio prestado; esto lo haremos para los dos servicios incluidos en el contrato actual:

SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE (ORAS):

Para la prestación de este servicio se disponen, en la actualidad, los siguientes medios:

- Plantilla de personal de veintidos (22) personas, de los cuales dieciocho (18)

ESTUDIO DE VIABILIDAD

62



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 63 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

- cubren un puesto de controlador y resto da soporte de gestión y dirección.
- Un (1) vehículo de operación, con destino principal al mantenimiento y la recaudación.
- Dispositivos tecnológicos para el control: veinte (20) unidades tipo tablet/PDA/smartphone.
- Ochenta y cuatro (84) unidades de parquímetros: no todas operativas, puesto que algunas están como equipos de reposición y otras en reparación/mantenimiento.
- Una (1) oficina para la atención al público, gestión administrativa y vestuarios de personal controlador.
- Material de oficina (ordenadores, impresoras, consumibles...).
- Varios (uniformes, limpieza, seguridad laboral...).

En el servicio de regulación del estacionamiento en superficie tenemos los siguientes aspectos afectados por la evolución tecnológica, que son:

- Medios de pago físicos o virtuales (parquímetros, TPVs, apps...).
 - Gestión de los usuarios mediante aplicación de smartphone o dispositivo electrónico.
 - Control del estacionamiento con aplicación o soporte en red/nube (cloud).
 - Integración del servicio en soluciones smartcity.
- Y en lo que respecta a la calidad del servicio, cabe indicar lo siguiente:
- La información facilitada a los diferentes tipos de usuario condiciona de forma mayoritaria la percepción de la calidad del servicio.
 - La tasa o precio abonado no constituye un handicap para la valoración de la calidad del servicio.
 - La oferta de plazas es el otro factor, junto con la información, determinante para evaluar la calidad del servicio. La insuficiencia de plazas para los diferentes tipos de usuario es el mayor lastre en la calidad del servicio.

- La mejora en la gestión de la condición de residente, que permite acceder a las plazas nanarajas de su sector, es otro factor a considerar para la calidad del servicio.
- Vistos los medios, los aspectos afectados por la evolución tecnológica y los puntos referentes en cuanto a la calidad del servicio respecta, en comparación entre las distintas formas de gestión, podemos exponer las siguientes ventajas e inconvenientes:

GESTIÓN DIRECTA DE LA ORA

Aspecto	Ventajas	Inconvenientes
Medios necesarios para su prestación	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor autonomía para la reorganización del servicio. • Posible integración o aprovechamiento con otros servicios. 	<ul style="list-style-type: none"> • Más rigidez para su adaptación en los cambios. • Menor evolución o renovación. • Necesidad de externalizar en mantenimientos y/o suministros. • Dificultad para la creación de la estructura administrativa. • Ausencia de sinergias con otras unidades de ciudades diferentes.
Evolución tecnológica	<ul style="list-style-type: none"> • Posible aprovechamiento de los sistemas centrales. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor capacidad de adaptación. • Inversiones a realizar. • Necesidad de externalizar en suministros. • Ausencia de sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas.
Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor autonomía para la reorganización del servicio. • Posible integración o aprovechamiento con otros servicios. • Mayor implicación del personal de base. • Mayor vinculación con la ciudadanía. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor agilidad en la atención al usuario. • Ausencia de sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas. • Deficiencias por inaptación o falta de evolución tecnológica.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 64 de 78

FIRMS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

GESTIÓN INDIRECTA DE LA ORA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Aspecto	Ventajas	Inconvenientes
Medios necesarios para su prestación	<ul style="list-style-type: none"> • Posible adaptación a los cambios sin repercusión. • Mayor evolución o renovación de los equipos. • Sinergias con las operaciones de otros centros gestores. • Estructura de mando y dirección adaptada al sector privado. • Experiencias o mejoras de otros centros gestores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor implicación del personal de base. • Menor vinculación con la ciudadanía.
Evolución tecnológica	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad de adaptación. • Aprovechamiento de las inversiones, eficiencia en el gasto. • Sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor dificultad para su integración con otros servicios municipales.
Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • Agilidad en la atención al usuario. • Trato de "cliente" al usuario. • Sinergias por coordinación con otros centros gestores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor implicación del personal de base. • Menor vinculación con la ciudadanía.

SERVICIO DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y DEPÓSITO DE VEHÍCULOS (GRUA).

Para la prestación de este servicio se disponen, en la actualidad, los siguientes medios:

- Plantilla de personal de cuarenta y seis (46) personas, de los cuales treinta y ocho (38) cubren un puesto de conductor-guista y resto da soporte de gestión, mantenimiento y dirección.
- Doce (12) vehículos tipo grúa, con destino principal a la retirada y arrastre de vehículos tipo turismo y/o de dos ruedas.
- Dispositivos tecnológicos para el control: doce (12) unidades navegador grúa.
- Un (1) taller de los vehículos tipo grúa.

- Una (1) oficina para la atención al público, gestión administrativa y vestuarios de personal controlador.

- Sistema de seguridad y videovigilancia del depósito.
- Material de oficina (ordenadores, impresoras, consumibles...).
- Varios (uniformes, limpieza, seguridad laboral...).

En el servicio de regulación del estacionamiento en superficie tenemos los siguientes aspectos afectados por la evolución tecnológica, que son:

- Medios de arrastre (vehículos, dispositivos para la elevación del vehículo...).
- Gestión de los guistas mediante aplicación de smartphone o dispositivo electrónico integrado en vehículo: incluye la validación remota de las propuestas de sanción y retirada de vehículos.
- Control de la flota de grúas con aplicación o soporte en red/nube (cloud).
- Integración del servicio en soluciones smartcity.

Y en lo que respecta a la calidad del servicio, cabe indicar lo siguiente:

- La información facilitada a los usuarios sancionados condiciona de forma mayoritaria la percepción de la calidad del servicio.
 - La tasa o precio abonado, en este caso, sí constituye un handicap para la valoración de la calidad del servicio.
 - El tiempo de respuesta del servicio, para el operador municipal (Tráfico y Policía Local), es otro factor que condiciona la calidad.
 - La mejora en la gestión de los depósitos también constituye un vector importante en la calidad de este servicio: la proximidad a una parada de bus urbano, las instalaciones y la atención al usuario condicionan la valoración del servicio para el conductor sancionado.
- Vistos los medios, los aspectos afectados por la evolución tecnológica y los puntos referentes en cuanto a la calidad del servicio respecta, en comparación entre las distintas formas de gestión, podemos exponer las siguientes ventajas e inconvenientes para el servicio de GRUA:

ESTUDIO DE VIABILIDAD

64



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 65 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

GESTIÓN DIRECTA DE LA GRUA

Aspecto	Ventajas	Inconvenientes
Medios necesarios para su prestación	<ul style="list-style-type: none"> Mayor autonomía para la reorganización del servicio. Posible integración o aprovechamiento del recinto del depósito con otros servicios. 	<ul style="list-style-type: none"> Más rigidez para su adaptación en los cambios. Menor evolución o renovación. Necesidad de externalizar en mantenimientos y/o suministros. Dificultad para la creación de la estructura administrativa. Dificultades de personal con la figura del conductor – gusta en la estructura del servicio. Ausencia de sinergias con otras unidades de ciudades diferentes.
Evolución tecnológica	<ul style="list-style-type: none"> Posible aprovechamiento de los sistemas centrales. 	<ul style="list-style-type: none"> Menor capacidad de adaptación. Inversiones a realizar. Necesidad de externalizar en suministros. Ausencia de sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas.
Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> Mayor autonomía para la reorganización del servicio. Posible integración o aprovechamiento del recinto del depósito con otros servicios. 	<ul style="list-style-type: none"> Menor agilidad en la atención al usuario. Ausencia de sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas. Deficiencias por inaptación o falta de evolución tecnológica.

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

GESTIÓN INDIRECTA DE LA GRUA

Aspecto	Ventajas	Inconvenientes
Medios necesarios para su prestación	<ul style="list-style-type: none"> Posible adaptación a los cambios sin repercusión. Mayor evolución o renovación de los equipos. Sinergias con las operaciones de otros centros gestores o proveedores de servicios (grúas comerciales). Estructura de mando y dirección adaptada al sector privado. Experiencias o mejoras de otros centros gestores. 	<ul style="list-style-type: none"> Menor implicación del personal de base. Menor vinculación con la ciudadanía. Menor autoridad del conductor-guista que en la gestión directa (funcionario).
Evolución tecnológica	<ul style="list-style-type: none"> Capacidad de adaptación. Aprovechamiento de las inversiones, eficiencia en el gasto. Sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas. 	<ul style="list-style-type: none"> Mayor dificultad para su integración con otros servicios municipales.
Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> Agilidad en la atención al usuario. Trato de "cliente" al usuario. Sinergias por coordinación con otros centros gestores. 	<ul style="list-style-type: none"> Menor implicación del personal de base. Menor vinculación con la ciudadanía.

11.1.3 CONSIDERACIONES ECONÓMICAS

Se han realizado informes financieros previos donde se han analizado económicamente el modo de gestión de los servicios de ORA y GRÚA de Alicante. Del contenido de dichos estudio, el cual ha sido supervisado por los técnicos del Ayuntamiento de Alicante, se destaca lo siguiente:

SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE:

- Para las inversiones se parte de un escenario en el que se requiere la puesta a disposición de todos los medios materiales necesarios para la prestación del servicio, durante toda la vigencia del mismo. Se ha partido del supuesto de que el 50% los parqueímetros serán de nueva adquisición, el resto de elementos serán en su

ESTUDIO DE VIABILIDAD

65



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 66 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

totalidad de nueva adquisición.

- En la evaluación de la conservación y mantenimiento, la gestión de una empresa privada puede beneficiarse de algunas economías de escala en apartados como vestuario, mantenimiento de vehículos, limpieza y mantenimiento de dependencias, repuestos, software de gestión, señales, gestión y mantenimiento de webs y aplicaciones, que pueden oscilar entre un 15% para las partidas más importantes y un 20% para las partidas de gasto más pequeñas (por debajo de 5.000€). Hay que tener en cuenta, además, que muchas de estas cuestiones, también en la gestión directa se encuentran externalizadas, con lo que de facto ya se realizan con medios ajenos.

- Para el cálculo de los costes de personal se ha partido del estudio de costes actual, en modo de concesión (Gestión Indirecta), y para los costes de personal en caso de Gestión Directa se han tomado valores medios de categorías laborales similares en la administración pública, teniendo en cuenta un 6% de absentismo laboral, y 1589 horas de trabajo anuales.

- Se ha estimado que los gastos generales (gerencia, administración, ...) serán un 20% de los gastos directos (amortizaciones de inversiones, mantenimientos y personal) en caso de realizarse una gestión directa y un 13% en caso de gestión indirecta. Esta diferencia se produce porque en empresas privadas que pueden disfrutar de mejores economías de escala, ya que pueden compartir gastos de servicios que ya estén prestando en otras ciudades, redundando en ahorro de costes. El beneficio industrial se estima en una 6% para la gestión indirecta, esta partida no será aplicada si la Gestión es Directa.

- De la comparación surge que la gestión indirecta tiene un coste estimado menor (-12%) que la gestión directa.

SERVICIO DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y DEPOSITO DE VEHICULOS (GRUVA)

- Para las inversiones necesarias para la prestación del servicio, se requiere la puesta a disposición de todos los medios materiales necesarios para la prestación del mismo, durante toda la vigencia del mismo, los cuales se ha supuesto que serán de nueva adquisición.

- En la evaluación de la conservación y mantenimiento, al igual que se señalaba con la ORA, gastos relacionados con los seguros de vehículos, mantenimientos, limpieza, vestuario o seguridad también serán un 15% más económicos en el caso de gestión indirecta, donde una empresa puede aplicar economías de escala para obtener ahorros, que una ciudad de tamaño medio como Alicante no tiene acceso.

- Para el cálculo de los costes de personal se ha partido del estudio de costes actual, en modo de concesión (Gestión Indirecta), y para los costes de personal en caso de Gestión Directa se han tomado valores medios de categorías laborales similares en la administración pública, teniendo en cuenta un 6% de absentismo laboral, y 1589 horas de trabajo anuales.

- Se ha estimado que los gastos generales (gerencia, administración, ...) serán un 20% de los gastos directos (amortizaciones de inversiones, mantenimientos y personal) en caso de realizarse una gestión directa y un 13% en caso de gestión indirecta. Esta diferencia se produce porque en empresas privadas que pueden disfrutar de mejores economías de escala, ya que pueden compartir gastos de servicios que ya estén prestando en otras ciudades, redundando en ahorro de costes. El beneficio industrial se estima en una 6% para la gestión indirecta, esta partida no será aplicada si la Gestión es Directa.

- De la comparación surge que la gestión indirecta tiene un coste estimado menor (-10%) que la gestión directa.

Por último, respecto a los apartados económicos conviene citar el análisis de las posibles repercusiones tributarias en el IVA, para cada uno de los sistemas elegidos:

- El servicio de depósito de vehículos estará sujeto a IVA, al establecerse expresamente en el artículo 7. 8º F. h.) LIVA, incluso cuando el servicio se preste por una entidad en el marco de una concesión administrativa, supuesto en el que la contraprestación abonada tendrá la naturaleza de prestación patrimonial no tributaria y quedará sujeta y no exenta de IVA.

- La sujeción a IVA del servicio de estacionamiento regulado y del servicio de retirada de vehículos dependerá del tratamiento de la contraprestación del servicio como tasa o prestación patrimonial no tributaria y, de la relación del Ayuntamiento con los usuarios.

A efectos de IVA, es fundamental quién es el prestador del servicio y quién es el destinatario:

- Si el Ayuntamiento tiene la relación directa (gestión directa) con los usuarios, las contraprestaciones abonadas tendrán la condición de tasa y no estarán sujetas a IVA en virtud del artículo 7. 8º. A) LIVA y al no tratarse de uno de los supuestos del artículo 7. 8º F. h.) de la referida Ley.

- Si el servicio se presta por una entidad íntegramente participada por el Ayuntamiento, el importe abonado por los usuarios estará sujeto y no exento de IVA, al no tener estas entidades la consideración de Administración Pública a

ESTUDIO DE VIABILIDAD

66



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 67 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

GESTION DIRECTA

efectos de IVA según la Dirección General de Tributos y, no resultar de aplicación la exención del artículo 7.º A) LIVA

- Si el servicio se presta por una entidad privada o mixta mediante contrato de prestación de servicios, el prestador es el propio Ayuntamiento y las contraprestaciones abonadas por los usuarios no estarán sujetas a IVA. El destinatario del servicio prestado por la entidad privada es el propio Ayuntamiento, estando esta prestación de servicios sujeta y no exenta de IVA.

- Si el servicio se presta por una entidad en el marco de una concesión administrativa, la entidad prestaría el servicio directamente a los usuarios por lo que la contraprestación tendrá la naturaleza de prestación patrimonial de carácter no tributario y quedará sujeta y no exenta de IVA. El canon que el concesionario debe satisfacer al Ayuntamiento por la concesión administrativa no es una operación sujeta a IVA, tal y como dispone el artículo 7.º LIVA. El servicio que presta el concesionario al Ayuntamiento quedará sujeto a IVA.

- Mención especial a la reciente consulta vinculante V1983-23, que trata el caso en que la gestión de recaudación del servicio se realiza mediante concesión administrativa, es decir, la empresa concesionaria se limita a la gestión del cobro del servicio. En este caso, surgen dos relaciones jurídicas: Concesionaria-Ayuntamiento y Ayuntamiento-usuarios. La prestación del servicio de gestión de cobro de la concesionaria al Ayuntamiento estará sujeta y no exenta de IVA. Por el contrario, las cantidades abonadas por los usuarios del servicio estarán no sujetas a IVA en virtud del artículo 7.º A) LIVA.

Conviene resaltar que si el servicio se presta por una entidad en el marco de una concesión administrativa, en la relación de la entidad prestadora con los usuarios del servicio, la contraprestación abonada por los usuarios a la mercantil sería la siguiente:

Servicio de estacionamiento regulado: el importe abonado por los usuarios tendrá la condición de tasa por tratarse del aprovechamiento del dominio público, quedando dicha tasa sujeta a IVA si es la propia empresa concesionaria la que presta el servicio directamente a los usuarios.

11.1.4 PROPUESTA DE FORMA DE GESTION

Visitos los condicionantes técnicos de los servicios y los estudios económicos, podemos sintetizar la incidencia de la forma de gestión en la calidad y eficiencia mediante las siguientes tablas de ventajas e inconvenientes.

Aspecto	Ventajas	Inconvenientes
Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor autonomía para la reorganización del servicio. • Posible integración o aprovechamiento con otros servicios. • Mayor implicación del personal de base. • Mayor vinculación con la ciudadanía. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menor agilidad en la atención al usuario. • Ausencia de sinergias por coordinación entre departamentos y/o unidades organizativas. • Deficiencias por inaptitud o falta de evolución tecnológica.
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none"> • Ausencia de coste por beneficio industrial. • Posible integración o aprovechamiento de los sistemas centrales o con otros servicios. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor gasto anual (+12% para ORA y 10% para GRU/A). • Menor capacidad de adaptación o más rigidez para su adaptación en los cambios. • Inversiones a realizar: menor evolución o renovación en equipos. • Necesidad de externalizar en suministrados. • Dificultad para la creación de la estructura administrativa. • Ausencia de sinergias por coordinación y/o unidades departamentales y/o unidades organizativas o con otras unidades de ciudades similares.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

67





GESTIÓN INDIRECTA

Aspecto	Ventajas	Inconvenientes
Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> Agilidad en la atención al usuario. Trato de "cliente" al usuario. Sinergias por coordinación con otros centros gestores. 	<ul style="list-style-type: none"> Menor implicación del personal de base. Menor vinculación con la ciudadanía.
Eficiencia	<ul style="list-style-type: none"> Menor coste anual (-12% para ORA y -10% para GRUA). Posible adaptación a los cambios sin repercusión económica. Mayor evolución o renovación de los equipos. Aprovechamiento de las inversiones, eficiencia en el gasto. Sinergias con las operaciones de otros centros gestores. Estructura de mando y dirección adaptada al sector privado. Experiencias o mejoras de otros centros gestores. 	<ul style="list-style-type: none"> Mayor dificultad para su integración con otros servicios municipales. Repercusión del coste del beneficio industrial (6%).

En atención a lo expuesto, del análisis realizado en el presente estudio de viabilidad se expone que:

- En cuanto al régimen jurídico y la forma de prestación de los servicios, cabe destacar la competencia del Pleno de la corporación para su determinación así como la referencia de la STS de 24 de octubre de 1989 (RJ 1989/8390), en la que define el servicio público como actividad cuya titularidad ha sido reservada en virtud de una Ley a la Administración para que ésta la reglamente, dirija y gestione, en forma directa o indirecta, y a través de la cual se presta un servicio al público de manera regular y continua.
- En cuanto a los condicionantes técnicos, respecto a los medios necesarios, los aspectos afectados por la evolución tecnológica y la calidad del servicio, en la comparación entre las formas de gestión directa e indirecta, resulta más beneficiosa la gestión indirecta.

- Igualmente, desde el punto de vista económico, por lo expuesto en el estudio económico de los servicios, también resulta más ventajosa la gestión indirecta.

- Del análisis comparativo conjunto, en términos de calidad y eficiencia, también resulta más ventajosa la gestión indirecta.

Por lo expuesto, se puede considerar que, con los condicionantes actuales, la gestión indirecta de los servicios de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos es la más adecuada para el Ayuntamiento de Alicante.

Al optar por la gestión indirecta, como así se propone en el presente estudio de viabilidad, cabe analizar el tipo contractual para la prestación de los servicios públicos, que son:

- Contrato de concesión de obra pública.
- Contrato de concesión de servicios.
- Contrato de servicios.

Para poder prestar el servicio a través de un contrato de concesión de obra pública, el objeto contractual ha de incluir, por un lado, la construcción de obra y, por otro lado, la explotación del servicio.

Para poder prestar el servicio a través de un contrato de concesión de concesión de servicios, es necesario que se transmita al concesionario el riesgo operacional (conditio sine qua non).

Para poder prestar el servicio a través de un contrato de servicios, el contratista realizará una actividad dirigida a la obtención de un resultado distinto de una obra o suministros, obteniendo como contraprestación la retribución completa del servicio prestado a través del pago de un precio por la Administración, sin que se transfiera el riesgo operacional, quedando sujeto al principio del riesgo y ventura.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

En conclusión, dada la situación actual de los depósitos y las necesidades detectadas, resulta más apropiado optar por un **contrato de concesión de obra pública** para dotar a la ciudad de Alicante de un edificio para las nuevas instalaciones de los servicios de estacionamiento regulado en superficie y depósito municipal, único, accesible y actual, para el servicio de retirada, inmovilización y depósito de vehículos. Este supuesto encaja en este caso dado que el Ayuntamiento de Alicante puede licitar conjuntamente, por un lado, la construcción del depósito y, por otro lado, la explotación del servicio de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos.

Como se ha visto en el punto relativo a la viabilidad operacional y el riesgo de concesión, en los tres escenarios analizados el coste de la inversión inicial por las obras representa entorno al 18% del gasto total, mientras el coste de la inversión por equipos es de solo el 3%, lo que indica, de forma clara, que se trata de una concesión de obra pública dado el peso relativo de la inversión en obra pública. Además, como se ha comprobado con la técnica de análisis de inversiones del "pay-back", el retorno de la inversión inicial se produce pasado el ecuador de la concesión, por lo que evidencia que resulta significativo el peso de la inversión en el resultado económico de la concesión.

En la siguiente tabla se muestra el peso relativo de la construcción de la obra pública necesaria para la prestación de los servicios respecto al total de la inversión a realizar:

JUSTIFICACION DEL PESO RELATIVO DE LAS OBRAS EN LA INVERSION INICIAL		
		%
PRESUPUESTO OBRAS (Incluidos honorarios) sin IVA	15.230.115,18 €	78,71 %
PRESUPUESTO EQUIPOS SERVICIO	4.118.400,00 €	21,29 %
SUMA =	19.348.515,18 €	100,00 %

El contrato de concesión de obras se encuentra regulado en los artículos 14 y 247 y siguientes de la LCSP. La concesión de obras es un contrato que tiene por objeto la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones a que se refiere el contrato puro de obras, incluidas las de restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos constituidos, y en el que la contraprestación a favor de aquel consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra en el sentido del apartado cuarto siguiente, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

A fecha actual, el Ayuntamiento de Alicante no dispondría de un depósito de vehículos en propiedad. El actual adjudicatario del servicio es quien, conforme el apartado segundo de la cláusula 7.2.3 del vigente Pliego de Prescripciones Técnicas, debía ofertar el uso de un

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

depósito con la máxima superficie que le fuese posible y, en todo caso, con una superficie mínima de 30.000 m², siendo aconsejable que la superficie sea alrededor de 50.000 m², en virtud de las necesidades actuales y futuras estimadas: inmueble que quedó adscrito al servicio necesariamente.

Es por ello que en los informes previos se plantea la posibilidad de acudir a la modalidad de concesión de obra pública en la que el objeto contractual incluya, por un lado, la construcción del depósito en un terreno propiedad del Ayuntamiento y que deberá ponerse a disposición del contrato y, por otro lado, la explotación del servicio de estacionamiento regulado en superficie y de retirada, inmovilización y depósito de vehículos.

11.2. NIVELES DE CALIDAD QUE RESULTA NECESARIO CUMPLIR

Conforme se ha indicado con anterioridad, las ventajas e inconvenientes de la concesión de obra pública frente a otros métodos de gestión deben ser acreditados con unos niveles de calidad que se resumen a continuación a efectos de explotación:

- Agilidad en la atención al usuario.
- Trato de "cliente" al usuario.
- Sinergias por coordinación con otros centros gestores.
- Mayor evolución o renovación de los equipos.
- Estructura de mando y dirección adaptada al sector privado.
- Experiencias o mejoras de otros centros gestores.

Estos niveles de calidad vendrán determinados por unos indicadores, que como propuesta inicial, podemos identificar los siguientes:

Agilidad en la atención al usuario:

Indicador #1: Tiempo de respuesta al usuario.

Indicador #2: Porcentaje de peticiones resueltas de forma favorable.

Trato de "cliente" al usuario:

Indicador #3: Valoración por el usuario de la atención prestada.

Indicador #4: N.º de reclamaciones/quejas recibidas.

ESTUDIO DE VIABILIDAD

69



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 70 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Sinergias por coordinación con otros centros gestores:

Indicador #5: N.º Gestiones o trámites de otros centros integrados o coordinados con los servicios en concesión.

Indicador #6: N.º de empresas de prestación de servicios integradas o coordinadas con los servicios en concesión.

Mayor evolución o renovación de los equipos:

Indicador #7: Porcentaje de equipos renovados o actualizados, con nuevas funciones, con anterioridad al plazo estipulado en el pliego.

Estructura de mando y dirección adaptada al sector privado:

Indicador #8: N.º de servicios asociados o personal destinado a los servicios superior a los mínimos establecidos en el pliego.

Indicador #9: Satisfacción de los trabajadores de la concesionaria.

Experiencias o mejoras de otros centros gestores:

Indicador #10: N.º de mejoras incorporadas a la prestación de los servicios, con experiencia favorable acreditada de otros municipios o entidades.

Estos indicadores de calidad, junto con los económicos de la prestación de los servicios, determinarán los precios variables. En el pliego vendrán definidos, con indicación de su valoración y su base y escala de medición.

En cuanto a la construcción del nuevo depósito, las exigencias básicas de calidad deben cumplirse en el proyecto, la construcción, el mantenimiento y la conservación del edificio y sus instalaciones.

El proyecto describirá el edificio y definirá las obras de ejecución del mismo con el detalle suficiente para que puedan valorarse e interpretarse inequívocamente durante su ejecución.

Las obras de construcción del depósito y urbanización colindante se llevarán a cabo con sujeción al proyecto y sus modificaciones autorizadas por el Director de Obra previa conformidad del Ayuntamiento de Alicante, a la legislación aplicable, a las normas de la buena práctica constructiva.

Durante la construcción de la obra se elaborará la documentación reglamentariamente exigible. En ella se incluirá, sin perjuicio de lo que establezcan otras Administraciones Públicas competentes, la documentación del control de calidad realizado a lo largo de la

obra.

Para verificar el cumplimiento de las exigencias básicas del CTE puede ser necesario, en determinados casos, realizar ensayos y pruebas sobre algunos productos, según lo establecido en la reglamentación vigente, o bien según lo especificado en el proyecto u ordenados por la dirección facultativa.

Durante la construcción, se controlará la ejecución de cada unidad de obra verificando su replanteo, los materiales que se utilicen, la correcta ejecución y disposición de los elementos constructivos y de las instalaciones, así como las verificaciones y demás controles a realizar para comprobar su conformidad con lo indicado en el proyecto, la legislación aplicable, las normas de buena práctica constructiva y las instrucciones de la dirección facultativa. En la recepción de la obra ejecutada pueden tenerse en cuenta las certificaciones de conformidad que ostentan los agentes que intervienen, así como las verificaciones que, en su caso, realicen las entidades de control de calidad de la edificación.

En la obra terminada, bien sobre el edificio en su conjunto, o bien sobre sus diferentes partes y sus instalaciones, parcial o totalmente terminadas, deben realizarse, además de las que puedan establecerse con carácter voluntario, las comprobaciones y pruebas de servicio previstas en el proyecto u ordenadas por la dirección facultativa y las exigidas por la legislación aplicable.

11.3 ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA PARA LA PRESTACION

Al objeto de verificar la correcta ejecución de la obra, se deberá designar la dirección facultativa de la obra. Esta dirección estará conformada por el técnico o técnicos que, designados por el Ayuntamiento de Alicante, se encargarán de la dirección y del control técnico de la ejecución de la obra.

En cuanto a la prestación del servicio, la dirección, inspección y supervisión de la explotación se ejercerá por el Responsable del Contrato designado por el órgano de contratación, según lo establecido en el artículo 62 de la LCSP, la cual señala que:

1. Con independencia de la unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria del contrato que figure en los pliegos, los órganos de contratación deberán designar un responsable del contrato al que corresponderá supervisar su ejecución y adoptar las decisiones y dictar las instrucciones necesarias con el fin de asegurar la correcta realización de la prestación pactada, dentro del ámbito de facultades que aqueles le atribuyan. El responsable del contrato podrá ser una persona física o jurídica, vinculada a la entidad contratante o ajena a él.

Asimismo, dicho artículo estipula que:

ESTUDIO DE VIABILIDAD

70



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
e6ca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 71 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

"3. En los casos de concesiones de obra pública y de concesiones de servicios, la Administración designará una persona que actúe en defensa del interés general, para obtener y para verificar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario, especialmente en lo que se refiere a la calidad en la prestación del servicio o de la obra."

En definitiva, el modelo de control de la ejecución del contrato pivota en la LCSP sobre un triple eje: la unidad encargada del seguimiento y ejecución ordinaria, el responsable del contrato y el órgano de contratación, que, sin duda, asume las máximas responsabilidades, en cuanto a las amplias potestades que les atribuye la normativa.

Por ello, la responsabilidad no finaliza en la adjudicación, sino que, tras la firma del contrato, comienza una nueva etapa en la que se deben extremar las responsabilidades invigilando.

Por tanto, a efectos de la estructura organizativa y colaboración del Ayuntamiento de Alicante y el concesionario, deberá aportarse el personal que se refleja en el organigrama aportado, diferenciándose entre:

- Personal funcionario.
- Personal servicio GRUA-ORA.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecc682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 72 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

DESCRIPCIÓN ORGANIZATIVA DEL SERVICIO ORA - GRÚA

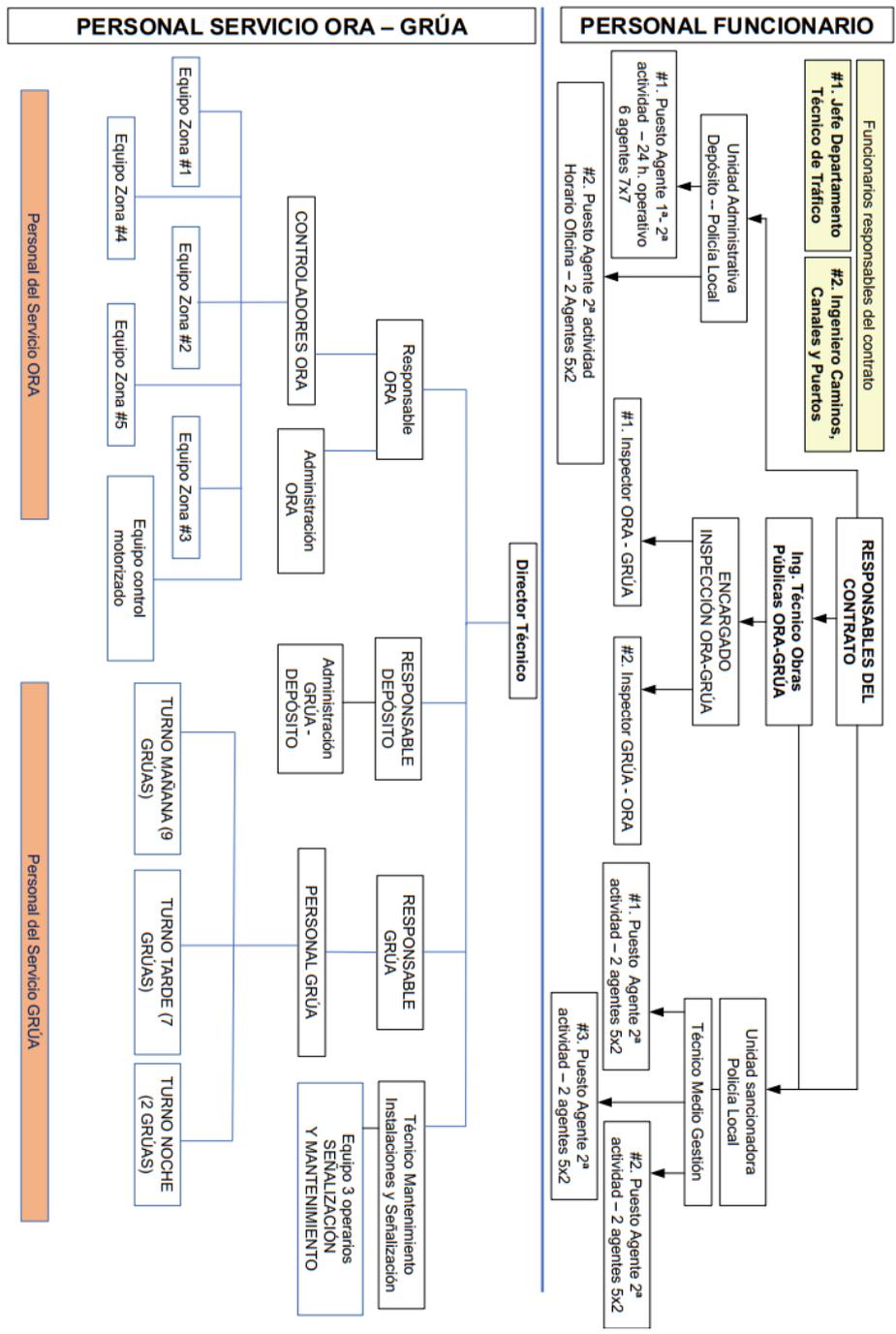
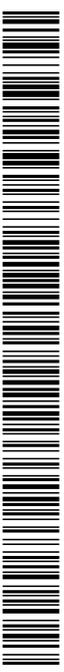


Figura 20. Organigrama concesionario.

ESTUDIO DE VIABILIDAD





11.4 VARIABLES DE ESTABILIDAD PRESUPUESTARIA

En función del escenario resultante tendremos un impacto diferente en la estabilidad presupuestaria, siendo, como es de esperar, es más ventajoso el escenario de Ingresos B, con 7.808 plazas en regulación. Los servicios de GRUJA Y SENALIZACION VARIA están dimensionados de forma idéntica en los tres escenarios, dado que sus necesidades se basan en la estructura de la ciudad, que no es cambiante respecto a la regulación del estacionamiento en superficie, si bien es cierto que con mayor regulación se alcanzará una mayor eficacia en el funcionamiento del servicio de la GRUJA.

En las siguientes tablas mostramos el impacto presupuestario de la concesión en los tres escenarios:

IMPACTO PRESUPUESTARIO - CONCESION ESCENARIO A-I			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	ESCENARIO B - 2025
INGRESOS MONEDA	960.931,05 €	2.424.907,95 €	3.488.067,35 €
INGRESOS TPV	120.763,77 €	304.747,18 €	438.358,36 €
INGRESOS MOVILITIK	1.154.737,07 €	2.913.977,13 €	4.191.560,55 €
SUMAS	2.236.431,89 €	5.643.632,25 €	8.117.986,26 €
	100,00 %	252,35 %	362,99 %
ESTIMACION GASTOS MUNICIPALES			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	ESCENARIO B - 2025
INGRESOS DENUNCIAS ORA	1.129.036,55 €	1.424.560,95 €	2.049.135,32 €
INGRESOS ARRASTRES	1.820.504,40 €	2.184.605,28 €	2.621.526,34 €
SUMAS	2.949.540,95 €	3.609.166,23 €	4.670.661,66 €
ESTIMACION GASTOS MUNICIPALES			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	IVA
GASTOS ORA (IVA incluido)	1.673.182,43 €	2.988.545,30 €	627.594,51 €
GASTOS GRUJA (IVA incluido)	2.977.343,59 €	4.064.953,07 €	853.640,14 €
TOTAL (IVA incluido)	4.650.526,02 €	7.053.498,37 €	1.481.234,66 €
MARGEN =	-593.589,73 €	774.739,17 €	1.214.185,65 €
INCREMENTO GASTO 2023 - 2025 =	2.402.972,35 €		

Tabla 27. Impacto presupuestario Escenario A-I.

IMPACTO PRESUPUESTARIO - ESCENARIO A-II			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	ESCENARIO B - 2025
INGRESOS MONEDA	960.931,05 €	2.424.907,95 €	3.488.067,35 €
INGRESOS TPV	120.763,77 €	304.747,18 €	438.358,36 €
INGRESOS MOVILITIK	1.154.737,07 €	2.913.977,13 €	4.191.560,55 €
SUMAS	2.236.431,89 €	5.643.632,25 €	8.117.986,26 €
	100,00 %	252,35 %	362,99 %
ESTIMACION GASTOS MUNICIPALES			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	ESCENARIO B - 2025
INGRESOS DENUNCIAS ORA	1.129.036,55 €	1.424.560,95 €	2.049.135,32 €
INGRESOS ARRASTRES	1.820.504,40 €	2.184.605,28 €	2.621.526,34 €
SUMAS	2.949.540,95 €	3.609.166,23 €	4.670.661,66 €
ESTIMACION GASTOS MUNICIPALES			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	IVA
GASTOS ORA (IVA incluido)	1.673.182,43 €	2.988.545,30 €	627.594,51 €
GASTOS GRUJA (IVA incluido)	2.977.343,59 €	4.064.953,07 €	853.640,14 €
TOTAL (IVA incluido)	4.650.526,02 €	7.053.498,37 €	1.481.234,66 €
MARGEN =	-593.589,73 €	1.214.185,65 €	1.214.185,65 €
INCREMENTO GASTO 2023 - 2025 =	-221.079,41 €		

Tabla 28. Impacto presupuestario Escenario A-II.

IMPACTO PRESUPUESTARIO - ESCENARIO B-I			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	ESCENARIO B - 2025
INGRESOS MONEDA	960.931,05 €	2.424.907,95 €	3.488.067,35 €
INGRESOS TPV	120.763,77 €	304.747,18 €	438.358,36 €
INGRESOS MOVILITIK	1.154.737,07 €	2.913.977,13 €	4.191.560,55 €
SUMAS	2.236.431,89 €	5.643.632,25 €	8.117.986,26 €
	100,00 %	252,35 %	362,99 %
ESTIMACION GASTOS MUNICIPALES			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	ESCENARIO B - 2025
INGRESOS DENUNCIAS ORA	1.129.036,55 €	1.424.560,95 €	2.049.135,32 €
INGRESOS ARRASTRES	1.820.504,40 €	2.184.605,28 €	2.621.526,34 €
SUMAS	2.949.540,95 €	3.609.166,23 €	4.670.661,66 €
ESTIMACION GASTOS MUNICIPALES			
	EJERCICIO 2023	ESCENARIO A - 2025	IVA
GASTOS ORA (IVA incluido)	1.673.182,43 €	4.038.491,67 €	848.093,25 €
GASTOS GRUJA (IVA incluido)	2.977.343,59 €	3.886.832,76 €	816.234,88 €
TOTAL (IVA incluido)	4.650.526,02 €	7.925.324,43 €	1.664.328,13 €
MARGEN =	-593.589,73 €	2.814.188,17 €	2.814.188,17 €
INCREMENTO GASTO 2023 - 2025 =	3.274.798,41 €		

Tabla 29. Impacto presupuestario Escenario B.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca682665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 74 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24

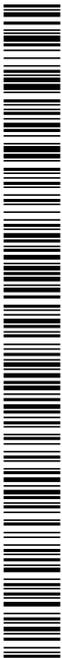


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

De los datos expuestos en los cuadros anteriores, se desprende las siguientes conclusiones que afectan a la estabilidad presupuestaria:

1. La elección del escenario será determinante para la estabilidad presupuestaria. En el caso del servicio de retirada (arrastre), inmovilización y depósito de vehículos, la opción de la conversión de la tasa a prestación patrimonial de carácter público no tributario (Disposición adicional primera Ley 58/2003) resultará muy ventajosa para las cuentas municipales, pues se reduce el gasto general, se reduce el gasto en IVA, se traslada el riesgo en mayor medida al concesionario y se mejoran las prestaciones respecto a la situación actual.
2. En los tres escenarios se debe considerar que los ingresos derivados del uso/prestación de estos servicios sean ingresos específicos afectados al programa de gasto 133, de acuerdo con el artículo 165 del TRLRHL, aprobado por RD Legislativo 2/2004.
3. En los tres escenarios planteados para la nueva concesión se alcanza la estabilidad presupuestaria de estos servicios, sin considerar los ingresos por denuncias de la ORA, que también podrían tener una afectación parcial a estos servicios.
4. A corto plazo, el escenario A-II es el que resulta más beneficioso para el Ayuntamiento de Alicante, dado que con una reducción del gasto se logra un margen positivo (+1.368.328,90€) y con una nueva instalación acompañada de una mejoría sustancial en los servicios.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANAESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

12 AYUDAS FINANCIACION Y OTROS

El Ayuntamiento de Alicante no dispone de ayudas de estado para la financiación parcial o total de los servicios desarrollados en este estudio, si bien le corresponde garantizar una adecuada prestación para dar satisfacción a estas necesidades de interés general, de forma regular y continuada, y por ello, al amparo de la potestad reglamentaria atribuida a los municipios dentro de la esfera de las materias de su competencia, en virtud del artículo 4 de la LBRU, el Ayuntamiento de Alicante reguló los referidos servicios públicos mediante las siguientes ordenanzas municipales:

- Ordenanza municipal de circulación de peatones y vehículos, aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de 29 de noviembre de 2011 (BOP de 30 de diciembre de 2011).
- Ordenanza reguladora de las limitaciones al uso del estacionamiento de las vías públicas, aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de 28 de septiembre de 2012 (BOP de 31 de octubre de 2012).
- Tasa por el estacionamiento de vehículos en determinadas vías públicas del municipio de Alicante, aprobada por el Pleno de 30 de enero e 2013 (BOP de 11 de febrero de 2013).
- Tasa por servicio de auto-grúa para el traslado de vehículos o inmovilización de los mismos y depósito en locales del municipio, aprobada definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de 28 de enero de 2016 (BOP de 21 de diciembre de 2015).

Estas ordenanzas deberán actualizarse posteriormente a la adjudicación del contrato y en función del desarrollo del mismo, dada la necesidad inicial de la construcción del depósito de vehículos, debiendo mantenerse los depósitos de Babel y Bacarot hasta la plena operatividad de las nuevas instalaciones.



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
 ecc682665ed
 Origen: Ciudadano
 Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
 Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
 Página 76 de 78

FIRMAS
 1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
 CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA

13 CONCLUSION

El objeto de este estudio es el análisis de la viabilidad económica de la construcción y explotación de las nuevas instalaciones para los servicios públicos de retirada, inmovilización y depósito de vehículos y estacionamiento regulado en superficie en régimen de concesión de obra pública.

- Se transmiten al concesionario los riesgos: de financiación, construcción, disponibilidad, demanda y tecnológicos. No obstante, este traslado del riesgo operacional será en mayor medida en función del escenario de ingresos resultante: I o II.
- El Ayuntamiento de Alicante no subvencionará la construcción del nuevo depósito de vehículos.
- La concesión se plantea a 20 años con un inversión en la construcción para el concesionario de 16.942.608,83 €.
- La hipótesis de financiación consistente en el 80% procedente de capital externo para las obras sin IVA (65,50% del gasto total inicial) y el 34,50% de capital propio para los gastos varios e impuestos. Además, se contempla una financiación a corto plazo para el IVA de la construcción.
- En los tres escenarios queda garantizado el traslado del riesgo operacional, dado que la percepción fija representa un 40% aprox. mientras que los ingresos variables, bien sean precio (escenarios I) o ingresos del usuario por prestación patrimonial (escenario II), suponen un 60% aprox.
- El peso de la inversión inicial de las obras supone entorno al 18% de la inversión total, por el 3% de la inversión en equipos. Esto indica, de forma clara, que se trata de una concesión por obra pública.
- Para el estabilidad presupuestaria, como se ha expuesto, en coherencia con el tipo contractual, los escenarios tipo II resultan más ajustados a los principios de actuación de la Administración. En los tres escenarios estudiados queda garantizada la estabilidad presupuestaria.
- En los tres escenarios analizados se ha obtenido una rentabilidad suficiente para garantizar la viabilidad económico-financiera de la concesión.
- El proyecto presenta una fuerte sensibilidad al nivel de ingresos, es decir, a la demanda y asimismo a los costes anuales y, en menor medida, a la variación del Presupuesto de Ejecución Material de las obras.

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PÚBLICA PARA LAS NUEVAS
 INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACIÓN Y
 DEPÓSITO DE VEHÍCULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

Considerando que el presente estudio ha sido redactado de acuerdo con las Normas Técnicas y Administrativas vigentes, se estima que se encuentran suficientemente definidas las características y soluciones adoptadas para la concesión de los servicios públicos de retirada, inmovilización y depósito de vehículos, estacionamiento regulado en superficie y señalización variada por ocupaciones temporales, y a un nivel suficiente para cumplir con su finalidad.

Expuesto el marco teórico en el que se ha desarrollado el estudio, podemos concluir que el desarrollo metodológico empleado permite obtener una imagen fiable desde el punto de vista económico y financiero de la iniciativa privada, quedando mostrado la justificación de la viabilidad económica de la contratación que se pretende realizar, mediante la fórmula elegida de concesión administrativa y conforme a las determinaciones económicas expuestas.

Equipo redactor:

Consultoría Técnica:
 El Ingeniero Civil

Técnico Municipal
 El Ingeniero de Caminos, Canales y
 Puertos

Fdo.: Miguel Ángel Alarcón García

Fdo.: Pedro Riquelme Moya

ESTUDIO DE VIABILIDAD

76



Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca882665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 77 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

APENDICE 1. ANTEPROYECTO

ESTUDIO DE VIABILIDAD

77



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la
validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del
Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 3e9e8ebd-1cdc-428b-a671-
ecca882665ed
Origen: Ciudadano
Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20628036
Fecha de impresión: 14/10/2024 15:21:37
Página 78 de 78

FIRMAS
1.- PEDRO RIQUELME MOYA, 10/10/2024 12:24



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
CONCEJALIA DE MOVILIDAD URBANA

ESTUDIO DE VIABILIDAD - CONCESION DE OBRA PUBLICA PARA LAS NUEVAS
INSTALACIONES PARA LOS SERVICIOS PUBLICOS DE RETIRADA, INMOVILIZACION Y
DEPOSITO DE VEHICULOS Y ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SUPERFICIE

APENDICE 2. INFORMES TÉCNICOS DEL EXPEDIENTE

ESTUDIO DE VIABILIDAD

78



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la
validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del
Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>