

**MEMORIA JUSTIFICATIVA PARA  
EL CAMBIO DEL MODELO DE  
GESTIÓN DEL APARCAMIENTO  
PUBLICO SITO EN EL  
PASEO DE LA ESTACIÓN**

**(DOCUMENTO PARA APROBACION INICIAL)**



## INDICE

Preliminar .....	3
Aspectos jurídicos del cambio de gestión .....	4
Aspectos sociales del cambio de gestión .....	7
Aspecto técnico-económicos del cambio de gestión .....	9
Anexo I: Estudio de viabilidad general (extracto)	
Anexo II: Reglamento interno del aparcamiento del Pso. de la Estación	



## **PRELIMINAR**

El Ayuntamiento de Valdemoro ha adjudicado a la empresa ARNAIZ ARQUITECTOS SLP -en virtud de Decreto del Concejal de Urbanismo y Vivienda de fecha 13 de agosto de 2024 con número Expediente Servex 84/2024/CT)- contrato de servicios para la elaboración del Estudio de Viabilidad Técnica y Económico-Financiera para la explotación, mediante concesión de servicios, de los aparcamientos municipales siguientes:

- Aparcamiento de la calle Colegio
- Aparcamiento de la Estación
- Aparcamiento de camiones del Polígono Albresa

Por lo anterior, se indica que para la justificación de los criterios técnicos y económicos del servicio que se recogen en la presente Memoria se tomará como base dicho informe denominado “Viabilidad General”, que en extracto se une a esta memoria como Anexo I.

La presente Memoria se referirá, únicamente, al cambio de gestión del aparcamiento público sito en el Paseo de la Estación, al haberse adoptado ya -respecto a los otros dos aparcamientos- los acuerdos de cambio a la forma de gestión indirecta en sesión plenaria celebrada el día 27 de junio de 2013, según se acredita con el Certificado que obra unido al expediente administrativo.



## ASPECTOS JURIDICOS DEL CAMBIO DE GESTIÓN

---

El artículo 137 de la Constitución Española establece que los municipios y las provincias gozan de autonomía para la gestión de sus respectivos intereses.

La forma de gestión de los servicios públicos locales se encuentra regulada:

- En la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local (LBRL)
- En el Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones Legales vigentes, en materia de Régimen Local
- En el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales aprobado por el Decreto de 17 de junio de 1955 (RSCL).
- Y en la Ley 2/2003, de 11 de marzo, de Administración Local de la Comunidad de Madrid.

La competencia en materia de «tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano», se contempla como propia de los municipios en el art. 25.2.g) LBRL.

Por su parte el art. 98 de la Ley 2/2003 determina que: «1. Son servicios públicos locales cuantos tienden a la consecución de los fines señalados como de competencia de las Entidades Locales», continuando en su epígrafe 2: «Las Entidades Locales tendrán plena potestad para constituir, organizar, modificar y suprimir los servicios de su competencia de conformidad con la legislación correspondiente».

A efectos sistemáticos, comenzamos por aclarar que el servicio de estacionamiento de vehículos es susceptible de ser gestionado de forma indirecta, al no suponer un ejercicio de autoridad por parte de quien lo presta. En caso de serlo, la única forma de ser prestado sería el de la gestión directa por la propia Administración sin órgano especial (art. 69 RSCL).

El artículo 85 LBRL establece que los **servicios públicos locales pueden prestarse indirectamente, así:**

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

2. Los servicios públicos de la competencia local podrán gestionarse mediante alguna de las siguientes formas:



## Ayuntamiento de Valdemoro

### A. Gestión directa:

- a) *Gestión por la propia entidad local.*
- b) *Organismo autónomo local.*
- c) *Entidad pública empresarial local.*
- d) *Sociedad mercantil local, cuyo capital social sea de titularidad pública.*

(...)

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

Con efectos desde 9 de marzo de 2018 y tras la entrada en vigor de la actual Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público, se suprime el contrato de **gestión de servicios públicos** y surgen en su lugar:

- el contrato de **concesión de servicios**;
- el contrato de **servicios**.

Dentro del primero, contrato de concesión de servicios, se acogen dos objetos posibles:

1) Los que integran prestaciones que constituyen *servicios públicos*, esto es, las que satisfacen las necesidades de los usuarios, bajo criterios de generalidad e igualdad y en condiciones de continuidad y regularidad. Tales servicios se corresponden con obligaciones y competencias atribuidas a las Administraciones públicas y regidas por los imperativos de asistencia y garantía a los ciudadanos.

2) Los que integran aquellas otras prestaciones que, constituidas por utilidades y siendo recibidas efectivamente por los ciudadanos, su gestión no responde a un mandato vinculado directamente con competencias de la Administración, razón por la cual cabe identificarlas como *servicios no públicos*.

En el presente supuesto, como decimos, el servicio de estacionamiento se incardina en la modalidad de servicio público, al tratarse de una competencia local de carácter obligatorio y, al margen, de que el indicado estacionamiento sea efectivamente realizado en vía pública (tal sería el caso de las zonas de estacionamiento controlado o regulado) o que se realice en el interior de un recinto acotado de titularidad pública (en el caso de los aparcamientos).

Finalmente, de forma sucinta, se expone a continuación las características básicas del contrato de concesión de servicios:

- En virtud de este contrato uno o varios poderes adjudicadores **encomiendan**, a título oneroso, a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad



## Ayuntamiento de Valdemoro

o competencia, siendo la **contrapartida** el derecho a explotar los servicios objeto del contrato o el ejercicio de este derecho y, además, la percepción de un precio.

- El derecho de **explotación de los servicios** ha de implicar la transferencia al concesionario del riesgo operacional.
  
- En el expediente de licitación de la concesión de servicios, debe haberse establecido su **régimen jurídico** que, como mínimo, hará referencia a lo siguiente:
  - o Indicación expresa de que la actividad de que se trata queda asumida por la Administración respectiva como propia;
  - o Determinación del alcance de las prestaciones en favor de los administrados; y
  - o Regulación de los aspectos de carácter jurídico, económico y administrativo relativos a la prestación del servicio.
  
- Los **efectos, cumplimiento y extinción** del contrato de concesión de servicios se regulan de acuerdo con lo previsto en los arts. 286 y ss. de la LCSP.



## ASPECTOS SOCIALES DEL CAMBIO DE GESTIÓN

---

Una de las principales ventajas que presenta la disponibilidad de aparcamientos públicos en zonas de especial afluencia de vehículos es la de conseguir mayor fluidez en la circulación al reducirse el número de vehículos que transitan por las calles en búsqueda de aparcamiento.

Un estudio de la Universidad Politécnica de Cataluña y el Área de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Barcelona, expone que entre un 15% y un 20% de la circulación interior de una ciudad es generada por los vehículos que buscan aparcamiento, hecho que provoca una polución tanto atmosférica como acústica innecesaria.

En concreto, el **aparcamiento del Paseo de la Estación** tiene por finalidad promocionar en la zona de la estación de ferrocarril el transporte público y la intermodalidad con un edificio que resulta singular debido a su especialización y cuya demanda es fruto del importante número de usuarios que salen del municipio utilizando el tren de Cercanías Renfe. Por tanto, la puesta en valor de este aparcamiento persigue poder satisfacer la demanda existente de intermodalidad y de aparcamientos disuasorios en los desplazamientos de personas entre los medios de transporte privados y públicos, en el área de influencia del municipio de Valdemoro.

Durante, al menos, los últimos 10 años, el Servicio de Vigilancia y Control de accesos al aparcamiento público del Paseo de la Estación ha sido gestionado de forma directa mixta, pues se ha prestado tanto con personal municipal propio, como a través de contrato administrativo de servicios con empresas del sector.

La gestión de este aparcamiento mediante gestión indirecta, articulada a través de un contrato de concesión de servicios con ejecución de obra, permitirá por una parte la mejora general de las instalaciones y, por otra, una explotación más eficiente desde el punto de vista económico.

Tal y como consta en los epígrafes F.1.1.; F.2.1. y F.2.3. del documento de Viabilidad General que obra en el expediente, en la actualidad con la forma de gestión directa el resultado de la explotación es deficitaria en los tres aparcamientos objeto de estudio (PI Albresa (camiones), calle Colegio y el del Pso. de la Estación objeto de esta memoria).

A *sensu contrario*, la forma de gestión indirecta mediante la modalidad de gestión indirecta -en la que el Ayuntamiento mantiene las facultades de control sobre el servicio, pero no asume el riesgo operacional- permitirá que la explotación del aparcamiento del Paseo de la Estación sea eficiente y, con ello, más



## Ayuntamiento de Valdemoro

ventajosa para el interés general, pues el usuario final obtendrá un mejor servicio, con una notable mejora, adecuación a normativa y modernización de las instalaciones.

La libertad para elegir la forma de gestión de los servicios públicos viene avalada por la jurisprudencia. Así la STS de 28 de abril de 1989 dice que, *“la Administración tiene facultad para constituir, organizar y modificar los servicios de su competencia, estando en consecuencia, legitimada para establecer la reglamentación de los mismos, así como precisar las modalidades de prestación, situación, derechos y deberes de los usuarios, de suerte que la prestación de los servicios se atemperará a las normas que rigen para cada uno de ellos. Pero, al propio tiempo, es de resaltar que las entidades locales deben servir con objetividad los intereses públicos que les están encomendados y actuar con el principio de eficacia, entre otros, con sometimiento pleno a la ley y al derecho”*.

En definitiva, las entidades locales tienen potestad para elegir libremente los modos y formas de gestión de sus servicios de entre todos aquellos que prevé la legislación, en el ejercicio de la potestad discrecional de autoorganización; sin olvidar que la Administración ha de servir al interés general con objetividad, actuando de arreglo a los principios, entre otros, de eficacia, como prescribe el artículo 103.1 de la CE y repite el artículo 6 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de Bases de Régimen Local.



## ASPECTOS TECNICO-ECONÓMICOS DEL CAMBIO DE GESTIÓN

---

### SITUACIÓN ACTUAL DE LA INSTALACIÓN

Este aparcamiento disuasorio posee una infraestructura obsoleta de automatización por lo que, de cara a la calidad y sostenibilidad del servicio prestado, resulte preciso acometer las actuaciones necesarias que permitan que la gestión de este aparcamiento se automatice y, llegado el caso, el servicio se preste de forma ininterrumpida, incluso, aunque en determinadas franjas horarias no haya personal presente en las instalaciones.

En virtud del Real Decreto-Ley 29/2021, se establece la obligatoriedad de instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos en aparcamientos públicos con el objetivo de promover una movilidad sostenible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero con posterioridad al 1 de enero de 2023. Esta normativa es fundamental para asegurar que la infraestructura necesaria esté disponible para apoyar el crecimiento del parque de vehículos eléctricos en España.

El artículo 15.1 de este RDL establece que todos los edificios no residenciales con más de 20 plazas de aparcamiento deberán contar con al menos un punto de recarga por cada 20 plazas en caso de edificios públicos. Esta medida es esencial para garantizar que los usuarios de vehículos eléctricos tengan acceso a la infraestructura de recarga necesaria, facilitando así la transición hacia una movilidad más limpia y sostenible.

Por esta razón la dotación de puntos mínimos de recarga que debe cumplir toda instalación dedicada al aparcamiento de vehículos se considera preceptiva para la explotación de los aparcamientos, en cumplimiento de las prescripciones derivadas de la citada legislación.

En la planta de cubierta de este aparcamiento se ha detectado una baja ocupación al estar expuesta a la intemperie. Por tanto, se considera oportuno que se instalen marquesinas que den sombra a las plazas de cubierta y, a su vez, den soporte para la incorporación de placas solares fotovoltaicas en número suficiente que permita compensar el gasto de electricidad de la instalación con la adición de los consumos de los puntos de recarga de vehículos para así aumentar la potencia contratada en la menor medida posible, y poder prestar el servicio de manera adecuada.



## SITUACION ACTUAL DE EXPLOTACIÓN

A los efectos de analizar la demanda del servicio objeto del presente estudio de viabilidad partimos de los ingresos mensuales del aparcamiento, la suscripción actual de abonos, los gastos asociados sin desglosar y los consumos de agua y electricidad.

Según los datos que obran en la contabilidad municipal, son los siguientes:

<b>Ingresos medios</b>	12.333	€/mes
<b>Ingresos máximos</b>	12.915	€/mes
<b>Rendimiento explotación</b>	90	%
<b>Gastos totales medios</b>		
<i>Mantenimiento (año 2024)</i>	11.860	€/mes
<i>Suministros (año 2024)</i>	1.425	€/mes
	<u>13.285</u>	€/mes
<b>Ocupación media abonos</b>	94	%
<b>Resultado de la explotación</b>	-14	%

Tras un primer análisis, los datos de ingresos son homogéneos al tratarse de una explotación únicamente fundamentada por abonos del aparcamiento actual. Los precios son claramente inferiores a los precios de los aparcamientos de zonas y poblaciones cercanas.

## NECESIDADES DE MEJORA DE LA INSTALACIÓN: CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DE OBRAS A ACOMETER

### Descripción

Este aparcamiento se destina a vehículos ligeros. Sus instalaciones presentan desperfectos que hacen que su uso futuro pueda estar comprometido al no cumplirse las condiciones mínimas de seguridad y salud. Comprobado el estado actual de las instalaciones, dado que será necesario acometer una serie de actuaciones en las mismas y que ello supone la necesidad de acometer una determinada inversión económica, es preciso redactar una memoria que acote, cuantifique y especifique dichas actuaciones a realizar para así adecuar y acondicionar el aparcamiento, de modo que pueda operarse en condiciones de seguridad y salud, tanto por razón de los vehículos, como para los conductores y los trabajadores de las instalaciones.



## Ayuntamiento de Valdemoro

En todo caso, se prevé que dichas actuaciones se realicen de tal manera que no afecten a la operativa normal del aparcamiento

### Objeto de las obras

Las obras tienen por objeto remodelar y adecuar el actual aparcamiento, de modo que los usuarios puedan utilizar las instalaciones en óptimas condiciones de seguridad y salud, de conformidad con la normativa vigente.

El aparcamiento cuenta en la actualidad con:

- Dos (2) accesos, uno de entrada por el Paseo de la Estación a nivel Acceso 2 (superior) con dos carriles; y otro de salida a la Calle Lanzarote, a nivel acceso 1 (inferior), con 2 carriles.
- 404 plazas de automóvil distribuidas de la siguiente manera:
  - Planta sótano -3: 72 plazas automóvil: 71 de uso general, 1 plaza PMR. Además, 1 plaza no usable de forma independiente
  - Planta sótano -2: 72 plazas automóvil de uso general. Además, 1 plaza no utilizable de forma independiente
  - Planta sótano -1: 72 plazas automóvil de uso general. Además 1 plaza no utilizable de forma independiente
  - Planta acceso 1: 54 plazas, de las cuales, 52 de uso general, 2 plazas PMR y 1 plaza no utilizable de forma independiente
  - Planta acceso 2: 42 plazas de automóvil de uso general, más una (1) para motos.
  - Planta 3: 44 plazas, de las cuales, 42 de uso general, 2 plazas PMR; más una (1) plaza de motos
  - Planta cubierta: 43 plazas, de las cuales, 38 de uso general, y 5 plazas PMR, más una (1) plaza de motos.
- Una (1) cabina para el operario de control en la planta acceso 1
- Un (1) aseo no diferenciado en planta acceso 1
- Cuartos de maquinaria de bombas BIE, extracciones de humo, generador de emergencia

Para la explotación del aparcamiento se prevén unas obras iniciales de adecuación del aparcamiento para el cumplimiento de la normativa actual (localización de puntos de recarga eléctrica, colocación de placas fotovoltaicas para autoconsumo, accesibilidad... etc). Estas obras, además de ser necesarias para cumplir con las normas vigentes, son imprescindibles para garantizar un correcto funcionamiento y optimización del servicio a los usuarios, y consisten en lo siguiente:



1. **Construcción de aseos diferenciados por sexo en la ubicación del aseo existente, uno de ellos deberá ser accesible.**

El aparcamiento no dispone de aseos diferenciados por sexo, por lo que será necesaria la construcción de estos. Los trabajos a realizar serán los necesarios para su uso con la siguiente solución o similares propuestas, siempre y cuando cumplan con la normativa exigible:

- Demolición de aseo actual.
- Replanteo de nuevos aseos
- Ejecución de tabiquería necesaria para la construcción de los mismos
- Ejecución de acabados interiores con gres en suelos y paredes, para el resto de se utilizará yeso y pintura.
- Instalación de cabinas con tablero fenólico en zona de inodoros.
- Instalación de aparatos sanitarios (inodoros, lavabos, urinarios, etc.)
- La carpintería interior podrá ser de melamina, formica o materiales similares.
- Las instalaciones deberán ser adecuadas al uso con agua caliente sanitaria, electricidad y ventilación según exigencias del Código Técnico de la Edificación (CTE).

2. **Accesibilidad parking.**

- A definir.

3. **Obras previas al comienzo de la concesión.**

- A definir.

4. **Automatización del control de vehículos y pagos mediante Instalación de un sistema de gestión y control de accesos al aparcamiento.**

Actualmente la entrada no dispone de elementos de control de entrada, están prácticamente inoperativos por los sucesivos golpes y no ejercen la función para que la que están diseñados, que es poder tener un control riguroso del uso del aparcamiento y que ese uso pueda ser comprobado tanto por el concesionario como por el Ayuntamiento.

Los trabajos a realizar en la remodelación integral de todo el sistema de control de accesos consistirán en:

- Barreras de control automatizadas
- Automatización del cobro mediante cajeros automáticos con pago con tarjeta
- Cámaras de reconocimiento de matrículas en la entrada y salida del aparcamiento
- Control de la instalación de manera remota desde el aparcamiento de camiones y comunicación de esta vía interfono
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.

5. **Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de las cámaras necesarias para la visión de todo el parking



- El control y visionado desde el aparcamiento de camiones 24h.
- Grabación de imágenes.
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.
- Adecuación para cumplir los requisitos de la LPD

**6. Mantenimiento y limpieza de las instalaciones existentes y dispositivos.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- incluidos en ellas todas las instalaciones existentes en el parking que van a seguir siendo utilizadas (GE, PCI, pantallas, luminarias, grifería, ...) para un funcionamiento completo y de acuerdo con los estándares legales mínimos o aquellos previstos en sus proyectos de legalización o el pliego.

**7. Automatización de las puertas de acceso al recinto para que se puedan abrir mediante mando en el horario de residentes y remotamente desde el aparcamiento de camiones**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Automatización de puertas existentes con posibilidad de apertura por aproximación, mando o de manera remota desde el parking de camiones.

**8. Instalación de nueva señalética.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación en el acceso de cartel luminoso de parking que indique el estado del mismo
- Instalación de carteles informativos con las tarifas del parking y horarios
- Instalación de carteles indicando los recorridos de salida, entrada, aseos, etc..

**9. Instalación de la dotación de puntos de recarga y condiciones de uso, según Real Decreto 184/2022 y Real Decreto-ley 29/2021.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de 21 puntos de recarga, así como la obra civil necesaria para su instalación.

**10. Instalación de marquesinas en cubierta para alojar paneles fotovoltaicos con potencia menor de 100 kw.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de marquesinas necesarias en cubierta para alojar paneles fotovoltaicos
- Posibilidad de autoconsumo.
- Legalización de la instalación para vertido a la red de la energía excedente.
- La obra civil que sea necesaria para su instalación, así como el conexionado a la instalación existente y adecuación de la misma si fuese necesario.

**11. Sustitución de bombas de achique**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Limpieza de pozo de bombeo y retirada de bombas existente



## Ayuntamiento de Valdemoro

- Suministro e instalación de dos bombas de achique para evacuación de aguas procedentes del saneamiento del parking y las fecales procedentes de los aseos, con caudal suficiente para la demanda del parking de acuerdo a normativa vigente.

### Resumen presupuesto de infraestructuras

Aseos	18.000,00 €
Automatización del control de vehículos	54.900,00 €
Vigilancia con cámaras	16.500,00 €
Puesta al día de las instalaciones	6.500,00 €
Motorización de puertas de entrada, salida y peatonal con control de accesos	2.100,00 €
Señalética	2.500,00 €
Puntos de carga según ley	46.200,00 €
Placas fotovoltaicas inferior de 100 kW y marquesinas de sombra en cubierta	125.000,00 €
Sustitución bombas achique	2.500,00 €
TOTAL (PEM)	274.200,00 €
Gastos Generales (13% del PEM)	35.620,00 €
Beneficio Industrial (6% del PEM)	16.452,00 €
TOTAL	326.272,00 €



## **CONCLUSIONES DEL CAMBIO DE GESTIÓN DEL SERVICIO.**

---

Con el actual modelo de gestión directa, que resulta deficitaria al ser los gastos mensuales más elevados que los ingresos medios, resulta inviable asumir la ejecución de las obras necesarias para la mejora global de las instalaciones y la implantación de la automatización del servicio a costa de los ingresos obtenidos de éste.

Por el contrario, se considera que la gestión indirecta a través de un contrato de concesión de servicios de explotación es eficaz y sostenible, habida cuenta que el concesionario asumiría el riesgo operacional de y, en su caso, alcanzaría un equilibrio económico si -como se plantea en la Providencia de Alcaldía iniciadora del presente expediente- la voluntad es sacar a contrato de concesión de servicios la explotación conjunta de los aparcamientos del Paseo de la Estación, la calle Colegio y el aparcamiento de camiones del PI Albres.

Al Ayuntamiento de Valdemoro, en su calidad de Administración pública de carácter territorial, y dentro de la esfera de sus competencias, le corresponde el ejercicio de las potestades reglamentarias, autoorganización, de programación o planificación, entre otras, en base a la previsión constitucional de autonomía de los municipios (artículos 137 y 140 CE, en relación con el artículo 4 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de Bases de Régimen Local). En el uso de esta autonomía local, y atendiendo a lo establecido en la memoria, se concluye que no concurre ningún impedimento de carácter jurídico, técnico y económico que impida el cambio en la forma de gestión del APARCAMIENTO DEL PASEO DE LA ESTACIÓN, pasando ésta a ser gestión indirecta, de conformidad con el artículo 85.2.B) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de Bases de Régimen Local.



Ayuntamiento de Valdemoro

## **ANEXO I**

# **EXTRACTO DEL DOCUMENTO DE VIABILIDAD GENERAL**

**DOCUMENTO I. VIABILIDAD GENERAL  
CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICA PARA  
LA ELABORACIÓN DE PLIEGO DE  
PRESCRIPCIONES TÉCNICAS, ASÍ COMO  
MEMORIA ECONÓMICA Y DE VIABILIDAD  
CONCESIÓN DEL SERVICIO DE EXPLOTACIÓN DE:**

- **APARCAMIENTO DE CAMIONES,**
- **APARCAMIENTO DE LA ESTACIÓN Y**
- **APARCAMIENTO DE LA CALLE DEL COLEGIO**

**Autor del encargo: Excmo. Ayuntamiento de Valdemoro**

Valdemoro (Madrid)

NOVIEMBRE de 2024

## ESTÁNDAR DE CALIDAD

El autor de este trabajo declara haber cumplido los protocolos de calidad desarrollados por Arnaiz 4.0 AIE para sus empresas y, en consecuencia, manifiesta que:

- Ha contado con la colaboración de profesionales cualificados y habilitados administrativamente para el desempeño de su carrera y ejercicio profesionales, bajo las premisas de independencia de criterio y solvencia técnica.
- El trabajo se ha desarrollado en un entorno de conocimiento colaborativo en el que Arnaiz 4.0 AIE garantiza los canales de comunicación para que los colaboradores de las empresas asociadas compartan su experiencia profesional y conocimientos científicos en áreas tan diversas como la Arquitectura, la Ingeniería, el Urbanismo, las Nuevas Tecnologías, la Construcción, la Economía, el Derecho, la Medicina, el Medio Ambiente, etc.
- Ha asignado suficientes medios materiales y dispone de solvencia financiera para el desarrollo del trabajo con plena independencia de criterio empresarial para la ordenación de sus propios recursos en términos de eficiencia.
- Posee medios tecnológicos y aplicaciones informáticas amparados en licencias y autorizaciones de proveedores de la más alta calidad.
- El tratamiento de la información y de los datos de sus clientes y proveedores se somete a protocolos permanentes de monitorización de seguridad para garantizar la confidencialidad y la ausencia de vulnerabilidades o ataques externos al entorno de trabajo.
- Sus procedimientos productivos se desarrollan bajo protocolos de cumplimiento normativo con especial énfasis en el respeto a la seguridad y salud laborales y al medio ambiente.

## AVISO LEGAL

Este documento ha sido preparado en nombre y para el uso exclusivo del Cliente, y está sujeto y emitido de conformidad con el acuerdo entre el Cliente y el Autor.

El Autor no acepta responsabilidad alguna por el uso que terceras partes hagan de este informe. No está permitida la copia de este informe sin el permiso del Cliente o del Autor.

A) Regla de confidencialidad

Tampoco está permitida la reproducción o aprovechamientos de terceros de los procedimientos y sistemática de los mismos, cuya propiedad intelectual pertenece en exclusiva al autor y se destina a la utilidad de su cliente.

B) Implantación de los protocolos

Todos los datos personales a los que se tuviera acceso como consecuencia de la puesta en marcha del protocolo contenido en este documento se encuentran protegidos por la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal (LOPD) y su Reglamento.

## ÍNDICE

<b>DOCUMENTO I. VIABILIDAD GENERAL .....</b>	<b>6</b>
<b>A. Introducción .....</b>	<b>6</b>
<b>B. Finalidad y justificación .....</b>	<b>7</b>
B.1. Aparcamiento de la calle Colegio .....	7
B.1.1. Finalidad .....	7
B.1.2. Justificación .....	8
B.2. Aparcamiento de la Estación .....	9
B.2.1. Finalidad .....	9
B.2.2. Justificación .....	9
B.3. Aparcamiento de camiones del polígono Albresa .....	9
B.3.1. Finalidad .....	9
B.3.2. Justificación .....	10
<b>C. Descripción de las parcelas objeto de concesión .....</b>	<b>11</b>
C.1.1. Aparcamiento de la calle Colegio .....	11
C.1.2. Aparcamiento de la Estación .....	11
C.1.3. Aparcamiento de camiones del polígono Albresa .....	12
<b>D. Características esenciales de obras a acometer .....</b>	<b>13</b>
D.1. Aparcamiento de la Calle Colegio .....	13
D.1.1. Descripción .....	13
D.1.2. Memoria Constructiva .....	13
D.2. Aparcamiento de la Calle Estación .....	16
D.2.1. Descripción .....	16
D.2.2. Memoria Constructiva .....	16
D.3. Aparcamiento de camiones del Polígono Albresa .....	19
D.3.1. Descripción .....	19
D.3.2. Memoria Constructiva .....	19
<b>E. Características básicas de la concesión .....</b>	<b>24</b>
<b>F. Previsiones sobre demanda de uso e incidencia económico-social en su área de influencia .....</b>	<b>25</b>
F.1. Aparcamiento de la calle del Colegio .....	25
F.1.1. Análisis de la situación actual .....	25
F.1.2. Análisis de la demanda .....	26
F.1.3. Propuesta de optimización .....	27
F.2. Aparcamiento de la Estación .....	28
F.2.1. Análisis de la situación actual .....	28
F.2.2. Análisis de la demanda .....	28
F.2.3. Propuesta de optimización .....	30
F.3. Aparcamiento de la Estación .....	31
F.3.1. Análisis de la situación actual .....	31
F.3.2. Análisis de la demanda .....	31
F.3.3. Propuesta de optimización .....	36
<b>G. Rentabilidad de la concesión .....</b>	<b>37</b>
<b>H. Valoración de la información sectorial, territorial y urbanística .....</b>	<b>37</b>
H.1. Aparcamiento de la calle Colegio .....	38

H.2. Aparcamiento de la Estación.....	45
H.3. Aparcamiento de Camiones.....	48
<b>I. Análisis ambiental .....</b>	<b>50</b>
I.1. Aparcamiento de la calle Colegio.....	50
I.2. Aparcamiento de la Estación .....	50
No se aprecian a priori incidencias ambientales a nivel de este Estudio de Viabilidad que deban ser objeto de estudio específico, desde el punto de vista de planes, programa o proyectos preceptivos. ....	50
I.3. Aparcamiento del Polígono Albresa .....	50
<b>J. Justificación de la solución elegida.....</b>	<b>51</b>
<b>K. Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de la obra.....</b>	<b>53</b>
K.1. Análisis de Riesgos operativos y tecnológicos .....	53
K.1.1. RIESGO DE DISEÑO Y CONTRUCCIÓN .....	53
K.1.2. RIESGO DE PUESTA EN SERVICIO Y OPERACIÓN .....	54
K.1.3. RIESGO DE FINANCIACIÓN.....	55
K.1.4. RIESGOS GENERALES.....	55
K.2. Gestión de Riesgos operativos y tecnológicos (v2) .....	55
K.2.1. RIESGO DE DISEÑO Y CONTRUCCIÓN .....	55
K.2.2. RIESGO OPERACIONAL .....	55
K.2.3. RIESGO DE EXPLOTACIÓN.....	55
K.2.4. RIESGO DE TECNOLÓGICO .....	56
K.2.5. RIESGO GENERAL.....	56
<b>L. Estudio de Seguridad y Salud.....</b>	<b>56</b>
<b>M. Coste de la inversión a realizar. Sistema de financiación. Procedencia de la obra.....</b>	<b>57</b>
M.1. Coste de la inversión a realizar .....	58
M.1.1. Aparcamiento Calle Colegio .....	58
M.1.2. Aparcamiento Calle Estación.....	58
M.1.3. Aparcamiento Polígono Albresa.....	59
M.2. Sistema de financiación.....	61
M.3. Procedencia de las obras .....	61
<b>N. Conclusiones .....</b>	<b>62</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>63</b>

<b>Anexo II.- Plan de mantenimiento .....</b>	<b>80</b>
---	-----------

<b>Anexo III.- Plano P.1 “Situación y emplazamiento” .....</b>	<b>87</b>
<b>Anexo IV.- Plano P.2 “Situación y emplazamiento” .....</b>	<b>89</b>
<b>Anexo V.- Plano P.3 “Situación y emplazamiento” .....</b>	<b>91</b>
<b>Anexo VI.- Plano P.4 “Propuesta de organización espacial” .....</b>	<b>93</b>

## DOCUMENTO I. VIABILIDAD GENERAL

### **A. Introducción**

Se elabora el presente **Estudio de Viabilidad** por encargo del Ayuntamiento de Valdemoro, formalizado en virtud de Decreto del Concejal de Urbanismo y Vivienda de fecha 13 de agosto de 2024 en el expediente de contrato menor (expediente servex 84/2024/CT), en el marco de las actuaciones preparatorias necesarias para la futura celebración de un contrato de Concesión de servicios públicos.

De conformidad con lo establecido en el artículo 285.2. de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP), la formulación de este Estudio de Viabilidad constituye un requisito previo imprescindible para que la Corporación Local pueda adoptar correcta y motivadamente la decisión de conceder y explotar un servicio público específico en régimen de concesión.

En el supuesto que nos ocupa, el objeto de la concesión que se estudia está constituido por el servicio de explotación del Aparcamiento de Camiones del polígono Albresa, el Aparcamiento de la Estación y el Aparcamiento de la Calle del Colegio, todos ellos en el T.M. de Valdemoro situados, respectivamente, sobre parcelas municipales que se encuentran clasificados como Suelo Urbano Consolidado (SUC) para las que, según se dirá el vigente Plan General de Valdemoro permite la implantación de este tipo de actividad (Plan General de Valdemoro que fue aprobado definitivamente en virtud de acuerdo adoptado por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid en fecha 6 de mayo de 2004, BOCM núm. 87, de 18 de abril de 2005).

Por tanto, la finalidad de este documento consiste en exponer y justificar el acierto y viabilidad de la concesión que se plantea, así como su potencial capacidad para dar respuesta a las necesidades actuales y futuras de su área de influencia y del municipio en general. A estos efectos, se trata de garantizar la fórmula más adecuada para atender a las demandas municipales, considerando la naturaleza jurídica demanial de los terrenos sobre los que se plantea y dada la conveniencia de acudir a expertos del mundo privado que asuman la gestión de este tipo de instalación dotacional.

Este **ESTUDIO DE VIABILIDAD** se compone por los siguientes dos documentos:

#### **Documento I: Viabilidad general**

#### **Documento II: Viabilidad económico-financiera**

En todo caso, el contenido material de este estudio se corresponde con el que a continuación se relaciona:

- Finalidad y justificación de la concesión, así como definición de sus características esenciales.
- Previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social del servicio en su área de influencia, así como el análisis de la rentabilidad de la concesión (este último se refleja en Documento II, complementario al presente).
- Valoración de los datos e informes existentes que hagan referencia al planeamiento sectorial, territorial o urbanístico.
- Justificación de la solución elegida.
- Posibles riesgos operativos y tecnológicos durante la explotación de la concesión.
- Coste de la inversión a realizar, así como el sistema de financiación propuesto para la realización de las obras y reparaciones que hayan de ejecutarse con la justificación, asimismo, de la procedencia de ésta (de igual modo, este último aspecto se refleja en Documento II, complementario al presente).

Como quiera que los proyectos constructivos que hayan de realizarse, así como el Plan de explotación y el Plan económico financiero de la futura concesión que nos atañe, serán elaborados y ultimados por el licitador que finalmente resulte adjudicatario del concurso, debe considerarse que

el carácter de este Estudio de Viabilidad resulta orientativo a los efectos de determinar las bases de la licitación, salvo que los pliegos del citado concurso indiquen explícitamente el carácter vinculante del mismo.

## B. Finalidad y justificación

Tal y como se ha señalado anteriormente, el servicio público objeto de concesión consiste en la explotación de tres (3) aparcamientos situados sobre parcelas municipales. Se adjunta como **Anexo III, IV y V Planos P1 a P3 “Plano de situación y emplazamiento”** de las referidas parcelas municipales.

Con carácter general para los tres aparcamientos, todos ellos ubicados en parcelas municipales, la **finalidad** que se persigue con su explotación en régimen de concesión a través de un operado privado es poder dar respuesta a la demanda de aparcamiento que se constata en el municipio, implementando las condiciones en que actualmente se vienen prestando en los referidos aparcamientos municipales, a la vista de las características particulares de las instalaciones y las distintas ubicaciones de cada uno de ellos, así como los diferentes tipos de usuarios y la concreta demanda cuya respuesta se persigue, adaptando a su vez las instalaciones a la normativa actual.

En cuanto a su **justificación**, cabe decir, con carácter general, que el legislador ha encomendado a las Corporaciones locales el fomento de una infraestructura dotacional que resulte suficiente para sus municipios, utilizando a estos efectos los instrumentos de gestión que les son propios.

En relación con lo anterior, debe traerse a colación lo establecido en el artículo 25.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local en cuanto señala con carácter general que:

*“El Municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover toda clase de actividades y prestar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal”.*

Asimismo, en el punto 2 del mismo artículo se determina que:

*“El Municipio ejercerá, en todo caso, competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias: (...) d) “Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad y g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad”.*

Por otra parte, desde el punto de vista de la gestión propiamente dicha, se considera adecuado optar por la fórmula concesional en tanto en cuanto el Ayuntamiento necesita acudir a operadores privados que aporten el grado de conocimiento, especialización y experiencia indispensables para la correcta gestión de este tipo de instalaciones. Asimismo, se pretende que dichos operadores aporten la capacidad económico-financiera imprescindible para su puesta en marcha y posterior prestación.

A todo lo anterior se suma el hecho de que la concesión de obra pública se erige en un instrumento que posibilita la puesta en valor de los bienes que se han ido incorporando al demanio público local. En consecuencia, se trata de una fórmula que permite destinar efectivamente un bien inmueble municipal al desempeño del servicio público que le ha sido encomendado, en los términos previstos en el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales aprobado en virtud de Real Decreto 1.372/1986, de 13 de junio (en adelante, RBEL), así como en el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales aprobado en virtud de Decreto de 17 de junio de 1955 (en adelante, RSCL).

En todo caso, a continuación, se desarrolla la finalidad y justificación específica de cada uno de los aparcamientos cuya explotación por concesión se pretende.

### B.1. Aparcamiento de la calle Colegio

#### B.1.1. Finalidad

La finalidad que se persigue es dotar al municipio de Valdemoro de un equipamiento que resulta principal en la estrategia de implantación de una zona de bajas emisiones en la cercana Plaza de la Constitución, centro histórico del municipio. Aunque en un primer estadio de la explotación el

aparcamiento articula su acceso y salida actual desde la calle del Colegio, existe la disposición de configurar una circulación hacia la calle de las Vacas que permita ofrecer el servicio de aparcamiento incluso cuando la plaza de la Constitución se encuentre cerrada por actos, festejos o por la activación de la ZBE en episodios de contaminación.

Por tanto, la puesta en valor de este aparcamiento persigue poder satisfacer la demanda existente de movilidad en el casco urbano con respecto a las actividades comerciales, turísticas y de restauración, la zona de bajas emisiones y el aparcamiento de residentes.

En última instancia y teniendo en cuenta el notable crecimiento poblacional y de la actividad comercial en esta zona del municipio de Valdemoro, la optimización y modernización en la explotación del aparcamiento situado en la calle Colegio persiguen contribuir a la reducción del tráfico en el centro de la población, el crecimiento socioeconómico de la zona y la sostenibilidad del servicio.

### **B.1.2. Justificación**

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, establece la obligación para municipios de más de 50.000 habitantes, territorios insulares y municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite, de establecer zonas de bajas emisiones antes de 2023, definidas como *“el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, de carácter continuo, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”*.

Más recientemente, el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, viene a desarrollar y concretar el mandato genérico de la Ley de cambio climático, estableciendo los requisitos mínimos y comunes para la implantación de las ZBE en cuanto a aspectos básicos, tales como los objetivos del proyecto, el contenido del mismo o la extensión, delimitación y condiciones de acceso de las ZBE.

Lo anterior supone que el Ayuntamiento Valdemoro tiene la obligación de implantar una zona de bajas emisiones (ZBE), en concreto, en el entorno de la plaza de la Constitución, de la que se deriva la limitación de la circulación de vehículos y la peatonalización de la plaza y su entorno inmediato.

Esta nueva situación supone que resulte estratégico para el municipio optimizar el uso de aparcamiento de la calle del Colegio y dotarle de una conexión viaria adicional de salida hacia la plaza de la Constitución, a través de la calle de las Vacas.

Actualmente, el aparcamiento se gestiona de manera manual, sin ningún tipo de automatización. Esto hace que dependa de la presencia de personal para su apertura, limitando su horario diario y los días al año en que se encuentra abierto.

Por tanto, la automatización del control de entradas y salidas, así como el cobro, se entiende a su vez como una manera de optimizar el funcionamiento del aparcamiento y ampliar el servicio público que presta ante la notable necesidad de aparcamiento en una zona del casco urbano que adolece de ese servicio por la característica de los viales y la tipología de edificaciones.

Por otra parte, en virtud del Real Decreto-Ley 29/2021, se establece la obligatoriedad de instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos en aparcamientos públicos con el objetivo de promover una movilidad sostenible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta normativa es fundamental para asegurar que la infraestructura necesaria esté disponible para apoyar el crecimiento del parque de vehículos eléctricos en España.

El artículo 15.1 del citado RDL requiere que todos los edificios no residenciales con más de 20 plazas de aparcamiento cuenten con al menos un punto de recarga por cada 20 plazas en caso de edificios públicos. Esta medida es esencial para garantizar que los usuarios de vehículos eléctricos tengan acceso a la infraestructura de recarga necesaria, facilitando así la transición hacia una movilidad más limpia y sostenible.

Por esta razón, las obras de dotación de puntos mínimos de recarga que debe cumplir toda instalación dedicada al aparcamiento de vehículos se consideran preceptivas para la explotación del aparcamiento, en cumplimiento de las prescripciones derivadas de la citada normativa.

## **B.2. Aparcamiento de la Estación**

### **B.2.1. Finalidad**

Su finalidad es la de promocionar en la zona de la estación de ferrocarril del municipio de Valdemoro, el transporte público y la intermodalidad con un edificio que resulta singular debido a su especialización y cuya demanda, tal y como se ha analizado para la formulación del presente, es fruto de los flujos de personas que coinciden en este nodo multimodal del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Por tanto, la puesta en valor de este aparcamiento persigue poder satisfacer la demanda existente de intermodalidad y de aparcamientos disuasorios en los desplazamientos de personas entre los medios de transporte privados y públicos, en el área de influencia del municipio de Valdemoro.

### **B.2.2. Justificación**

Este aparcamiento disuasorio posee una infraestructura obsoleta de automatización que hace que actualmente su gestión dependa de la presencia de personal en las instalaciones. Esto hace que, de cara a la calidad y sostenibilidad del servicio prestado, resulte preciso acometer las actuaciones necesarias que permitan que la gestión de este aparcamiento se automatice y sin necesidad de personal presente en las instalaciones.

En virtud del Real Decreto-Ley 29/2021, se establece la obligatoriedad de instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos en aparcamientos públicos con el objetivo de promover una movilidad sostenible y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero con posterioridad al 1 de enero de 2023. Esta normativa es fundamental para asegurar que la infraestructura necesaria esté disponible para apoyar el crecimiento del parque de vehículos eléctricos en España.

El artículo 15.1 de este RDL establece que todos los edificios no residenciales con más de 20 plazas de aparcamiento deberán contar con al menos un punto de recarga por cada 20 plazas en caso de edificios públicos. Esta medida es esencial para garantizar que los usuarios de vehículos eléctricos tengan acceso a la infraestructura de recarga necesaria, facilitando así la transición hacia una movilidad más limpia y sostenible.

Por esta razón la dotación de puntos mínimos de recarga que debe cumplir toda instalación dedicada al aparcamiento de vehículos se considera preceptiva para la explotación de los aparcamientos, en cumplimiento de las prescripciones derivadas de la citada legislación.

En la planta de cubierta de este aparcamiento se ha detectado una baja ocupación al estar expuesta a la intemperie. Por tanto, se considera oportuno que se instalen marquesinas que den sombra a las plazas de cubierta y, a su vez, den soporte para la incorporación de placas solares fotovoltaicas en número suficiente que permita compensar el gasto de electricidad de la instalación con la adición de los consumos de los puntos de recarga de vehículos para así aumentar la potencia contratada en la menor medida posible, y poder prestar el servicio de manera adecuada.

## **B.3. Aparcamiento de camiones del polígono Albresa**

### **B.3.1. Finalidad**

La finalidad de explotar este aparcamiento es mantener dotado al municipio de Valdemoro de un equipamiento que resulta singular debido a su especialización y cuya demanda, tal y como se ha analizado para la formulación del presente, es fruto de la promoción del transporte de mercancías y de la actividad industrial en desarrollo y crecimiento constante, que se ha venido observando en los últimos años en esta ciudad, estratégicamente localizada en un nodo de comunicaciones del eje industrial y empresarial que constituye el entorno la autovía del Sur A-4, la radial R-4 y la línea de ferrocarril a Andalucía y Toledo.

Por tanto, la puesta en valor de este aparcamiento persigue poder satisfacer la demanda existente en las diferentes zonas y promover una zona de aparcamiento ligada a vehículos industriales, ya sean ligeros o pesados, poniendo a disposición de los operadores y transportistas unas instalaciones localizadas en una superficie que cuenten con unas condiciones óptimas de accesibilidad y resulten acordes con el importante tráfico de vehículos de mercancías, susceptibles de suministrar el apoyo logístico, de vigilancia, de servicios y de asistencia técnica complementarios que los transportistas demandan para el correcto, ordenado y más adecuado desempeño de su actividad.

En última instancia, teniendo en cuenta el notable crecimiento poblacional y de la actividad empresarial, especialmente de la actividad logística, en el municipio de Valdemoro por las razones anteriormente apuntadas, la construcción y explotación de las obras objeto de estudio persiguen contribuir al crecimiento socioeconómico general del municipio, en tanto en cuanto supone además el impulso y fomento de la integración y cohesión de los tejidos asociados.

### **B.3.2. Justificación**

La estratégica localización de la zona industrial norte del municipio de Valdemoro en lo que respecta al transporte terrestre de mercancías, constituye un pilar básico del desarrollo económico, industrial y empresarial que se ha venido produciendo en el municipio en las últimas décadas.

En consecuencia, el Ayuntamiento de Valdemoro debe poder estar en disposición, con carácter general, de aprovechar sus óptimas características en lo que respecta a las actividades industriales y logísticas que se desarrollan en el entorno de la radial R-4, de la N-IV, así como de la línea de ferrocarril, que demandan un intenso flujo de transportes de mercancías por carretera. Especialmente, el Ayuntamiento de Valdemoro debe poder aprovechar las óptimas condiciones de accesibilidad de los inmuebles dotacionales localizados en dicho entorno y que pertenecen a su patrimonio municipal, para así garantizar y fomentar la actividad económica mediante la implantación de instalaciones adecuadas y de diverso orden que atiendan a las nuevas demandas del sector del transporte de mercancías por carretera.

Por tanto, se persigue la mejora y extensión de un equipamiento dedicado a aparcamiento de vehículos de industriales de transporte que funcione además como un Centro de Servicios al Transportista o *"Truck Center"* y, además, el desarrollo urbanístico previsto en el vigente Plan General de Valdemoro supone indefectiblemente la necesidad de implementar instalaciones de este tipo para así poder satisfacer las demandas que se generan. En este sentido, cabe hacer alusión al hecho de que, en el marco de evolución empresarial, logística y productiva global del municipio, claramente ha tomado protagonismo el transporte de mercancías, siendo imprescindible dotar al mismo de unas condiciones de seguridad y calidad convenientemente adaptadas a las demandas del mercado y con la consecuente adaptación, por tanto, de la infraestructura municipal.

Por otra parte, este tipo de dotaciones destinadas a aparcamiento de vehículos pesados y que incluyen toda una serie de servicios adicionales, se conciben como equipamientos complementarios a las propias infraestructuras viarias y resultan imprescindibles para dar debida asistencia al transporte de mercancías. Por tanto, su objetivo básico en el presente caso es el de poner a disposición espacios accesibles y adaptados para el referido estacionamiento que permita agilizar y ordenar los flujos de vehículos de mercancías (tanto respecto de los itinerantes como de aquellos que se encuentran inscritos en Valdemoro), evitado de este modo que su estacionamiento transitorio en lugares inadecuados entorpezca los tráficos habituales y la movilidad del transporte, en general.

En consecuencia, el Ayuntamiento de Valdemoro debe poder prever el modo en que apoyar, optimizar y ordenar la actividad productiva de su municipio poniendo a disposición de los operadores un tipo de instalaciones y servicios que favorezcan el aislamiento de este tipo de actividades respecto del núcleo urbano, evitando que el tráfico de camiones y demás vehículos pesados penetre en el mismo. Asimismo, el Ayuntamiento debe perseguir estar en disposición de dotar al sector logístico y de transporte de unas infraestructuras modernas que incrementen su competitividad, que favorezcan la implementación de nuevas tecnologías en el sector, que racionalicen las actividades logísticas del área y, en última instancia, que supongan un potenciador de la economía local.

## C. Descripción de las parcelas objeto de concesión

### C.1.1. Aparcamiento de la calle Colegio

Los terrenos sobre los que se proyecta este aparcamiento de vehículos suponen una superficie aproximada de **1.400 m<sup>2</sup>s**, que se corresponde con la parcela catastral con referencia 494321VK4429S0001JM, localizada en el centro del casco urbano junto a la calle Estrella de Elola, la calle de las Vacas y la calle del Colegio que le da acceso, en proximidad a la Plaza de la Constitución, a la que se le asigna una superficie catastral de 1.412 m<sup>2</sup>s.

La parcela se corresponde con la finca registral nº **31.948**, inscrita en el Registro de la Propiedad de Valdemoro a favor del Ayuntamiento de Valdemoro, al tomo 1488, libro 540, folio 66, inscripción 2ª, con una superficie de 1.409,42 m<sup>2</sup>s.

La superficie real total será la que resulte de la medición real que se efectúe con carácter previo al inicio de las obras de acondicionamiento previas, y de conformidad con la ordenación urbanística aplicable.

En todo caso, se tiene en cuenta el interés municipal trasladado a efectos de redactar el presente, consistente en dotar al actual aparcamiento de una conexión viaria a través de la calle de Las vacas, lo cual puede suponer variaciones en la actual superficie de la citada parcela, así como en su distribución, y en el número de las plazas de aparcamiento. En este sentido, se señala que en el presente estudio se incluye un apartado específico en el que se analiza la viabilidad de ejecutar dicha conexión viaria durante la vigencia de la concesión objeto del presente.

La actual parcela municipal destinada a aparcamiento se encuentra clasificada como suelo urbano consolidado (SUC) que ha adquirido la condición de solar, en los términos previstos en el artículo 14.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante, LSCM), en cuanto cuenta con acceso rodado y servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y alumbrado público.

Los terrenos se encuentran calificados, de conformidad con el Plan General de Ordenación Urbana de Valdemoro, como uso principal o característico el **residencial** al que se le aplica la **Ordenanza 1. Casco Histórico en Grado 1**, en la que se establece en su artículo 8.6.19 "*Condiciones de uso*" apartado c) como "*Uso condicionado*" el *Dotacional: Servicio Público apartado 3º en Planta Baja o 1ª con acceso directo desde calle y vinculado a Planta Baja*. Es decir, entendiéndolo "*uso condicionado*" como "*aquellos supeditados a los principales*" de conformidad con el artículo 4.2.3 del Capítulo 4 "*Regulación de usos*" de la normativa del Plan General.

A su vez, en el artículo 4.7.1.4 "Clase Servicios Públicos", categoría 14ª "*Centros destinados a la prestación de servicios*", tipología 3, incluye los "*Servicios Públicos sin atención al público*".

Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 8.6.1. "Ámbito de aplicación", esta ordenanza resulta de aplicación a esta parcela "*hasta la aprobación de un futuro Plan Especial de Rehabilitación Integral del Casco Histórico en el que se recogerán de forma pormenorizada las actuaciones a efectuar dentro del recinto de la propuesta Casco Histórico delimitado, y donde se propondrán medidas de Fomento a la Rehabilitación y Restauración*".

Se adjunta como **Anexo III** al presente el "**Plano P.1. Situación y emplazamiento**".

### C.1.2. Aparcamiento de la Estación

Los terrenos sobre los que se proyecta este aparcamiento suponen una superficie aproximada de **1.725 m<sup>2</sup>s**, que se corresponde con la parcela catastral con referencia 3596603VK4439N0001TL, a la que se le asigna una superficie catastral de suelo de 1.726 m<sup>2</sup>s y se localizan al este del casco urbano del T.M. de Valdemoro junto a la estación de tren de cercanías y el intercambiador de autobuses, en el Paseo de la Estación nº 84. Sobre la parcela existe una superficie construida de 11.529 m<sup>2</sup>.

[Los datos registrales del Aparcamiento de la Estación están pendientes de recibir]

La parcela se corresponde con la finca registral nº ....., inscrita en el Registro de la Propiedad de Valdemoro a favor del Ayuntamiento de Valdemoro, al tomo ....., libro ....., folio ....., inscripción .....,ª, con una superficie de ..... m<sup>2</sup>s.

La superficie real total será la que resulte de la medición real que se efectúe con carácter previo al inicio de las obras de acondicionamiento previas y de conformidad con la ordenación urbanística aplicable.

La actual parcela municipal destinada a aparcamiento se encuentra clasificada como suelo urbano consolidado (SUC) que ha adquirido la condición de solar, en los términos previstos en el artículo 14.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante, LSCM), en cuanto cuenta con acceso rodado y servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y alumbrado público. Dichos terrenos se encuentran incluidos en la delimitación del ámbito de actuación denominado RP-1 “*Aparcamiento ferroviario disuasorio*” del Plan General de Ordenación Urbana de Valdemoro. Esta parcela fue incluida en el ámbito de actuación de Suelo Urbano no Consolidado denominado AA-7 Prado-Estación del Plan General de Ordenación Urbana que ha sido objeto de desarrollo.

Los terrenos se encuentran calificados, de conformidad con el Plan General de Ordenación Urbana de Valdemoro, como uso **dotacional** al que se le aplica la **Ordenanza 8 “Dotaciones, equipamientos y servicios”**, en su grado 10 “*Transportes e infraestructuras*”.

Se adjunta como **Anexo IV** al presente el “**Plano P.2. Situación y emplazamiento**”.

### C.1.3. Aparcamiento de camiones del polígono Albresa

Los terrenos sobre los que se proyecta este aparcamiento de vehículos suponen una superficie aproximada de **19.200 m<sup>2</sup>s**, que se corresponde con las parcelas catastrales con las siguientes referencias:

- 1717215VK4511N0001YK, que cuenta con una superficie catastral de 7.287 m<sup>2</sup>s,
- 1717216VK4511N0001GK, que cuenta con una superficie catastral de 7.130 m<sup>2</sup>s,
- 1416904VK4511N0001RK, que cuenta con una superficie catastral de 4.783 m<sup>2</sup>s.

El aparcamiento se localiza en la zona industrial consolidada situada al norte del casco urbano del T.M. de Valdemoro, entre la carretera autonómica M-423 y la autovía A-4 y, en concreto, en proximidad al nudo de conexión del km 24 de la citada autovía, entre las calles París y Dublín.

La parcela se corresponde con las fincas registrales nº **6.903**, inscrita en el Registro de la Propiedad de Valdemoro a favor del Ayuntamiento de Valdemoro, al tomo 598, libro 156, folio 170, inscripción 4ª, con una superficie de 10.200,00 m<sup>2</sup>s; y la nº **6.900**, inscrita en el Registro de la Propiedad de Valdemoro a favor del Ayuntamiento de Valdemoro, al tomo 598, libro 156, folio 167, inscripción 4ª, con una superficie de 10.840,00 m<sup>2</sup>s, comportando una superficie total registral de 21.040,00 m<sup>2</sup>s.

La superficie real total será la que resulte del replanteo que se efectúe con carácter previo al inicio de las obras y de conformidad con la ordenación urbanística aplicable.

La actual parcela municipal destinada a aparcamiento se encuentra clasificada como suelo urbano consolidado (SUC) que ha adquirido la condición de solar, en los términos previstos en el artículo 14.1 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante, LSCM), en cuanto cuenta con acceso rodado y servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales, suministro de energía eléctrica y alumbrado público.

Los terrenos se encuentran calificados, de conformidad con el Plan General de Ordenación Urbana de Valdemoro, como uso **dotacional** al que se le aplica la **Ordenanza 8 “Dotaciones, equipamientos y servicios”**, en su grado 10 “*Transportes e infraestructuras*”.

Se adjunta como **Anexo V** al presente el “**Plano P.3. Situación y emplazamiento**”.

## D. Características esenciales de obras a acometer

Según se ha dicho, los tres (3) aparcamientos, todos ellos ubicados en parcelas municipales, son explotados de manera directa por el Ayuntamiento.

Se redacta el presente en el marco de las actuaciones previas necesarias para poner en marcha la licitación pública para su explotación a través de una concesión de servicios, de conformidad con lo previsto en la LCSP.

### D.1. Aparcamiento de la Calle Colegio

#### D.1.1. Descripción

Según se ha dicho, en la actualidad el aparcamiento se destina a vehículos ligeros. Sus instalaciones presentan una serie de desperfectos que hacen que su uso futuro pueda estar comprometido al no cumplirse las condiciones mínimas de seguridad y salud.

Por tanto, se plantea que, en el marco de la citada licitación, se prevea la regularización de la actual situación de las instalaciones, de modo que ello permita establecer las condiciones y obligaciones que a tales efectos deba asumir el futuro concesionario y el resto de los términos que deban regir su contratación por parte del Ayuntamiento. A estos efectos se procede a analizar la viabilidad técnico-económica de la explotación del servicio actual de aparcamiento

#### D.1.2. Memoria Constructiva

Comprobado el estado actual de las instalaciones, dado que será necesario acometer una serie de actuaciones en las mismas y que ello supone la necesidad de acometer una determinada inversión económica, es preciso redactar una memoria que acote, cuantifique y especifique dichas actuaciones a realizar para así adecuar y acondicionar el aparcamiento, de modo que pueda operarse en condiciones de seguridad y salud, tanto por razón de los vehículos, como para los conductores y los trabajadores de las instalaciones.

En todo caso, se prevé que dichas actuaciones se realicen de tal manera que no afecten a la operativa normal del aparcamiento

Sirva esta memoria como descripción técnico-económica de las actuaciones necesarias para adecuar el aparcamiento actual y que servirá al futuro adjudicatario para poder ejecutar las inversiones necesarias de manera óptima.

#### **OBJETO DE LAS OBRAS**

Las obras tienen por objeto remodelar y adecuar el actual aparcamiento, de modo que los usuarios puedan utilizar las instalaciones en óptimas condiciones de seguridad y salud, de conformidad con la normativa vigente.

Según se ha dicho, el aparcamiento cuenta con:

- Dos (2) accesos de entrada y salida a la Calle del Colegio,
- 54 plazas de uso general, 6 plazas para uso municipal y 2 plazas PMR,
- una (1) cabina para el operario de control.

Para la explotación del aparcamiento se prevén unas obras iniciales de adecuación consistentes en:

#### **1. Construcción de aseos diferenciados por sexo junto a la cabina de control del aparcamiento, uno de ellos deberá ser accesible.**

El aparcamiento no dispone de aseos diferenciados por sexo, por lo que será necesaria la construcción de estos. Los trabajos a realizar serán los necesarios para su uso con la siguiente solución o similares propuestas, siempre y cuando cumplan con la normativa exigible:

- Replanteo del nuevo recinto.
- Picado de pavimentación existente y ejecución de zapatas de hormigón.
- Estructura mediante pilares metálicos, con formación de cubierta inclinada y forjados de hormigón con vigueta armada o pretensada.
- La fachada será de ladrillo visto o monocapa con aislamiento interior y con carpintería de aluminio o pvc.
- La cubierta será de teja metálica con aislamiento
- Los acabados interiores se efectuarán con gres en los suelos y paredes, para el resto de se utilizará yeso y pintura.
- Instalación de cabinas con tablero fenólico en zona de inodoros.
- Instalación de aparatos sanitarios (inodoros, lavabos, urinarios, etc.)
- La carpintería interior podrá ser de melamina, formica o materiales similares.
- Las instalaciones deberán ser adecuadas al uso con agua caliente sanitaria, electricidad y ventilación según exigencias del Código Técnico de la Edificación (CTE).

## **2. Remodelación de cabina de control y realización de la acometida a la red de saneamiento y agua pertinentes.**

La garita de control de acceso se encuentra en mal estado y será necesario su remodelación, por lo que los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Trabajos iniciales de limpieza completa, comprobación de instalaciones y mobiliario.
- Sustitución de puertas y ventanas.
- Sustitución del suelo actual.
- Sustitución del techo actual.
- Sustitución de las luminarias actuales.
- Sustitución y renovación de baños y aseos.
- Revisión de instalaciones existentes y adecuación a normativa actual.
- Instalación de climatización mediante *split*.

## **3. Accesibilidad parking.**

- A definir.

## **4. Automatización del control de vehículos y pagos mediante Instalación de un sistema de gestión y control de accesos al aparcamiento.**

Actualmente la entrada no dispone de elementos de control de entrada, dado que están prácticamente inoperativos por los sucesivos golpes y no ejercen la función para la que están diseñados, es decir, para poder efectuar un control riguroso del uso del aparcamiento de modo que pueda ser comprobado por el concesionario y por Ayuntamiento.

Los trabajos a realizar en la remodelación integral de todo el sistema de control de accesos consistirán en:

- Cámaras de reconocimiento de matrículas en la entrada y salida del aparcamiento
- Barreras de control automatizadas
- Automatización del cobro mediante cajeros automáticos con pago con tarjeta

- Control de la instalación de manera remota desde el aparcamiento de camiones y comunicación de esta vía interfono
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.

#### **5. Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de las cámaras necesarias para la visión de todo el parking
- El control y visionado desde el aparcamiento de camiones 24h.
- Grabación de imágenes.
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.
- Adecuación para cumplir los requisitos de la LPD.

#### **6. Reparación de pavimento en zona de canaletas de recogida de agua y repintado de plazas.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Corte con cortadora del pavimento de hormigón para marcar la zona de reparación.
- Saneado y picado de zonas deterioradas.
- Puente de unión y saneado con mortero de reparación de alta resistencia adecuado al uso de las zonas deterioradas.

#### **7. Automatización de las puertas de acceso al recinto para que se puedan abrir mediante mando en el horario de residentes y remotamente**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Suministro e instalación de 2 puertas de acceso automatizadas, similares a las existentes, con posibilidad de apertura por aproximación, mando o de manera remota desde el parking de camiones.

#### **8. Instalación de nueva señalética.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación en el acceso de cartel luminoso de parking que indique el estado del mismo
- Instalación de carteles informativos con las tarifas del parking y horarios
- Instalación de carteles indicando los recorridos de salida, entrada, aseos, etc..

#### **9. Mantenimiento y limpieza de las instalaciones existentes y dispositivos.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- incluidos en ellas todas las instalaciones existentes en el parking que van a seguir siendo utilizadas (pantallas, luminarias, grifería, ...) para un funcionamiento completo y de acuerdo con los estándares legales mínimos o aquellos previstos en sus proyectos de legalización o el pliego.

#### **10. Instalación de la dotación de puntos de recarga y condiciones de uso, según Real Decreto 184/2022 y Real Decreto-ley 29/2021.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de 4 puntos de recarga, así como la obra civil necesaria para su instalación.

#### **11. Instalación de paneles fotovoltaicos con potencia menor de 100 kw.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Posibilidad de autoconsumo.
- Legalización de la instalación para vertido a la red de la energía excedente.
- La obra civil que sea necesaria para su instalación, así como el conexionado a la instalación existente y adecuación de la misma si fuese necesario.

## 12. Conexión de datos.

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación necesaria de acuerdo a normativa vigente para la conexión de red de datos facilitada por la compañía, esta instalación conectara la red desde la acometida hasta el interior de la caseta de control, así como su distribución por el interior del parking a los puntos necesarios.

## 13. Pintado de marquesinas y cerrajería existente en el parking.

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Preparación de todos los elementos metálicos a pintar, realizando un lijado previo del soporte, aplicación de imprimación anticorrosión y posterior pintado.

## D.2. Aparcamiento de la Calle Estación

### D.2.1. Descripción

Este aparcamiento, asimismo en uso, también se destina a vehículos ligeros. Sus instalaciones presentan desperfectos que hacen que su uso futuro pueda estar comprometido al no cumplirse las condiciones mínimas de seguridad y salud.

Comprobado el estado actual de las instalaciones, dado que será necesario acometer una serie de actuaciones en las mismas y que ello supone la necesidad de acometer una determinada inversión económica, es preciso redactar una memoria que acote, cuantifique y especifique dichas actuaciones a realizar para así adecuar y acondicionar el aparcamiento, de modo que pueda operarse en condiciones de seguridad y salud, tanto por razón de los vehículos, como para los conductores y los trabajadores de las instalaciones.

En todo caso, se prevé que dichas actuaciones se realicen de tal manera que no afecten a la operativa normal del aparcamiento

Sirva esta memoria como descripción técnico-económica de las actuaciones necesarias para adecuar el aparcamiento actual y que servirá al futuro adjudicatario para poder ejecutar las inversiones necesarias de manera óptima.

### D.2.2. Memoria Constructiva

Las obras tienen por objeto remodelar y adecuar el actual aparcamiento, de modo que los usuarios puedan utilizar las instalaciones en óptimas condiciones de seguridad y salud, de conformidad con la normativa vigente.

El aparcamiento cuenta en la actualidad con:

- Dos (2) accesos, uno de entrada por el Paseo de la Estación a nivel Acceso 2 (superior) con dos carriles; y otro de salida a la Calle Lanzarote, a nivel acceso 1 (inferior), con 2 carriles.
- 404 plazas de automóvil distribuidas de la siguiente manera:
  - Planta sótano -3: 72 plazas automóvil: 71 de uso general, 1 plaza PMR. Además, 1 plaza no usable de forma independiente
  - Planta sótano -2: 72 plazas automóvil de uso general. Además, 1 plaza no utilizable de forma independiente

- Planta sótano -1: 72 plazas automóvil de uso general. Además 1 plaza no utilizable de forma independiente
  - Planta acceso 1: 54 plazas, de las cuales, 52 de uso general, 2 plazas PMR y 1 plaza no utilizable de forma independiente
  - Planta acceso 2: 42 plazas de automóvil de uso general, más una (1) para motos.
  - Planta 3: 44 plazas, de las cuales, 42 de uso general, 2 plazas PMR; más una (1) plaza de motos
  - Planta cubierta: 43 plazas, de las cuales, 38 de uso general, y 5 plazas PMR, más una (1) plaza de motos.
- Una (1) cabina para el operario de control en la planta acceso 1
  - Un (1) aseo no diferenciado en planta acceso 1
  - Cuartos de maquinaria de bombas BIE, extracciones de humo, generador de emergencia

### **OBJETO DE LAS OBRAS**

Para la explotación del aparcamiento se prevén unas obras iniciales de adecuación del aparcamiento consistentes en:

#### **1. Construcción de aseos diferenciados por sexo en la ubicación del aseo existente, uno de ellos deberá ser accesible.**

El aparcamiento no dispone de aseos diferenciados por sexo, por lo que será necesaria la construcción de estos. Los trabajos a realizar serán los necesarios para su uso con la siguiente solución o similares propuestas, siempre y cuando cumplan con la normativa exigible:

- Demolición de aseo actual.
- Replanteo de nuevos aseos
- Ejecución de tabiquería necesaria para la construcción de los mismos
- Ejecución de acabados interiores con gres en suelos y paredes, para el resto de se utilizará yeso y pintura.
- Instalación de cabinas con tablero fenólico en zona de inodoros.
- Instalación de aparatos sanitarios (inodoros, lavabos, urinarios, etc.)
- La carpintería interior podrá ser de melamina, formica o materiales similares.
- Las instalaciones deberán ser adecuadas al uso con agua caliente sanitaria, electricidad y ventilación según exigencias del Código Técnico de la Edificación (CTE).

#### **2. Accesibilidad parking.**

- A definir.

#### **3. Obras previas al comienzo de la concesión.**

- A definir.

#### **4. Automatización del control de vehículos y pagos mediante Instalación de un sistema de gestión y control de accesos al aparcamiento.**

Actualmente la entrada no dispone de elementos de control de entrada, están prácticamente inoperativos por los sucesivos golpes y no ejercen la función para que la que están diseñados, que es poder tener un control riguroso del uso del aparcamiento y que ese uso pueda ser comprobado tanto por el concesionario como por el Ayuntamiento.

Los trabajos a realizar en la remodelación integral de todo el sistema de control de accesos consistirán en:

- Barreras de control automatizadas
- Automatización del cobro mediante cajeros automáticos con pago con tarjeta
- Cámaras de reconocimiento de matrículas en la entrada y salida del aparcamiento
- Control de la instalación de manera remota desde el aparcamiento de camiones y comunicación de esta vía interfono
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.

**5. Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de las cámaras necesarias para la visión de todo el parking
- El control y visionado desde el aparcamiento de camiones 24h.
- Grabación de imágenes.
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.
- Adecuación para cumplir los requisitos de la LPD

**6. Mantenimiento y limpieza de las instalaciones existentes y dispositivos.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- incluidos en ellas todas las instalaciones existentes en el parking que van a seguir siendo utilizadas (GE, PCI, pantallas, luminarias, grifería, ...) para un funcionamiento completo y de acuerdo con los estándares legales mínimos o aquellos previstos en sus proyectos de legalización o el pliego.

**7. Automatización de las puertas de acceso al recinto para que se puedan abrir mediante mando en el horario de residentes y remotamente desde el aparcamiento de camiones**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Automatización de puertas existentes con posibilidad de apertura por aproximación, mando o de manera remota desde el parking de camiones.

**8. Instalación de nueva señalética.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación en el acceso de cartel luminoso de parking que indique el estado del mismo
- Instalación de carteles informativos con las tarifas del parking y horarios
- Instalación de carteles indicando los recorridos de salida, entrada, aseos, etc..

**9. Instalación de la dotación de puntos de recarga y condiciones de uso, según Real Decreto 184/2022 y Real Decreto-ley 29/2021.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de 21 puntos de recarga, así como la obra civil necesaria para su instalación.

**10. Instalación de marquesinas en cubierta para alojar paneles fotovoltaicos con potencia menor de 100 kw.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de marquesinas necesarias en cubierta para alojar paneles fotovoltaicos
- Posibilidad de autoconsumo.
- Legalización de la instalación para vertido a la red de la energía excedente.

- La obra civil que sea necesaria para su instalación, así como el conexionado a la instalación existente y adecuación de la misma si fuese necesario.

#### 11. Sustitución de bombas de achique

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Limpieza de pozo de bombeo y retirada de bombas existente
- Suministro e instalación de dos bombas de achique para evacuación de aguas procedentes del saneamiento del parking y las fecales procedentes de los aseos, con caudal suficiente para la demanda del parking de acuerdo a normativa vigente.

### D.3. Aparcamiento de camiones del Polígono Albresa

#### D.3.1. Descripción

Este aparcamiento, asimismo en uso, se destina a vehículos pesados y presta actualmente el servicio de Depósito de Grúa Municipal, para el que se reserva un espacio equivalente a 20 plazas.

Este aparcamiento cuenta con una parcela anexa propuesta para su ampliación, delimitada con un cerramiento de vallado y empleada en la actualidad para almacenamiento de contenedores de residuos. Esta parcela no cuenta con obras de pavimentación ni de nivelado de terreno y cuenta con conducciones enterradas, una caseta del CYII y una antena de comunicaciones como edificaciones preexistentes que deben permanecer en su ubicación.

Sus instalaciones presentan desperfectos que hacen que su uso futuro pueda estar comprometido al no cumplirse las condiciones mínimas de seguridad y salud.

Comprobado el estado actual de las instalaciones, dado que será necesario acometer una serie de actuaciones en las mismas y que ello supone la necesidad de acometer una determinada inversión económica, es preciso redactar una memoria que acote, cuantifique y especifique dichas actuaciones a realizar para así adecuar y acondicionar el aparcamiento, de modo que pueda operarse en condiciones de seguridad y salud, tanto por razón de los vehículos, como para los conductores y los trabajadores de las instalaciones.

En todo caso, se prevé que dichas actuaciones se realicen de tal manera que no afecten a la operativa normal del aparcamiento

Sirva esta memoria como descripción técnico-económica de las actuaciones necesarias para adecuar el aparcamiento actual y que servirá al futuro adjudicatario para poder ejecutar las inversiones necesarias de manera óptima.

#### D.3.2. Memoria Constructiva

Las obras tienen por objeto remodelar y adecuar el actual aparcamiento, de modo que los usuarios puedan utilizar las instalaciones en óptimas condiciones de seguridad y salud, de conformidad con la normativa vigente.

Para la explotación del aparcamiento se prevén unas obras iniciales de adecuación del aparcamiento consistentes en:

En la actualidad se encuentran en uso 14.417 m<sup>2</sup>, si bien se prevé ampliar con los 4.783 m<sup>2</sup> restantes.

El aparcamiento cuenta actualmente con 107 plazas completamente operativas, distribuidas en las siguientes categorías dimensionales:

- 46 Plazas grandes de 16x4 m.
- 27 Plazas medianas de 12x4 m.
- 34 Plazas pequeñas de 10x3 m.

Además, cuenta con una caseta de vigilancia con aseos y vestuario, y una servidumbre para una antena de móviles y su caseta de control correspondiente, cuenta con dos accesos, uno por la calle Dublín al norte y otro por la calle París al sur.

## **OBJETO DE LAS OBRAS**

Para la explotación del aparcamiento se prevén unas obras iniciales de adecuación del aparcamiento existente, así como las obras necesarias para su ampliación, del siguiente modo:

### **1. Adecuación de caseta existente y construcción de nueva caseta para la implantación de vestuarios diferenciados, con duchas, aseos, zona de estancia con vending, lavandería y accesibles.**

El aparcamiento dispone de unas instalaciones en las que se ubican la propia garita de control de acceso. Estas instalaciones se encuentran en mal estado y será necesaria su remodelación, por lo que se prevén los siguientes trabajos:

- Trabajos iniciales de limpieza completa, comprobación de instalaciones y mobiliario.
- Sustitución de puertas y ventanas.
- Sustitución del suelo actual.
- Sustitución del techo actual.
- Revisión de cubierta y reparaciones necesarias.
- Sustitución de las luminarias actuales.
- Sustitución y renovación de baños y aseos.
- Revisión de instalaciones existentes y adecuación a normativa actual.
- Instalación de climatización mediante split.

El aparcamiento no dispone de aseos diferenciados por sexo, por lo que será necesaria su construcción. En el mismo recinto se dejarán estancias para vestuarios, lavandería y zona de descanso con *vending*. Los trabajos a realizar serán los necesarios para su uso con la siguiente solución o similares propuestas, siempre y cuando cumplan con la normativa exigible:

- Replanteo del nuevo recinto.
- Picado de pavimentación existente y ejecución de zapatas de hormigón.
- Estructura mediante pilares metálicos, con formación de cubierta inclinada y forjados de hormigón con vigueta armada o pretensada.
- La fachada será de ladrillo visto o monocapa con aislamiento interior y con carpintería de aluminio o pvc
- La cubierta será de teja metálica con aislamiento
- Los acabados interiores se efectuarán con gres en los suelos y paredes, para el resto de se utilizará yeso y pintura.
- Instalación de cabinas con tablero fenólico en zona de inodoros y duchas de vestuarios
- Instalación de aparatos sanitarios (inodoros, lavabos, duchas, urinarios, etc.)
- Dotación de bancos y taquillas en vestuario
- Instalación de máquinas vending de bebida y comida.
- La carpintería interior podrá ser de melamina, formica o materiales similares.

- Las instalaciones deberán ser adecuadas al uso con agua caliente sanitaria, electricidad, ventilación y climatización mediante Split en zonas de vestuario y descanso, según exigencias del Código Técnico de la Edificación (CTE).

## **2. Lavadero de camiones e instalaciones asociadas.**

Se prevé que los licitadores asuman la instalación de un lavadero automatizado para camiones, así como las instalaciones necesarias para su funcionamiento.

## **3. Pavimentación nueva del aparcamiento existente y repintado con la nueva distribución.**

Los trabajos a realizar serán los necesarios para remodelar la pavimentación actual del aparcamiento y posterior pintado de las plazas, con la siguiente propuesta o similar:

Modelización de superficie y posterior fresado 3D selectivo de la zona.

Colocación de una capa de rodadura con una mezcla S20 caliza y sus correspondientes riegos para regularizar la solera existente.

Pintado de plazas de aparcamiento con la nueva distribución.

## **4. Ejecución de la nueva campa de aparcamiento con vallado de seguridad del nuevo perímetro, igualando la solución existente para la adecuación de nueva parcela.**

Los trabajos que se realizarán serán los necesarios para la ejecución de la nueva campa, con la siguiente propuesta o similar:

### **• MOVIMIENTO DE TIERRAS**

- desbr.y limp.terreno a máquina 30cm
- exc.vac.a máquina t.compactos i/comp
- rell/apis.cielo ab.mec.c/material adecuado comp.95%
- transp. y carga a vertedero

### **• CERRAMIENTOS Y FÁBRICAS**

- exc.pozos y zanja a máquina t. compacto
- h.arm. ha-25/p/20/iia v.grúa
- h.arm. muros ha-25/p/20/iia 2 caras. v.grúa sin water stop
- valla bast.similar a la existente en el parking actual
- impermeabilización muro lam.galga 400
- hormigón limpieza en cimentación hl-150/c/tm vertido grúa

### **• SOLERAS**

- sol.arm.c-25/30, 18 cm. armad. fibras met.
- lam. plast. krilac
- bord.horm. bicapa gris 15-18x30 cm. Tiii para separación con zonas ajardinadas

### **• PINTURAS Y VARIOS**

- marcado plaza garaje turismos
- marcado plaza garaje camiones/trailer
- flechas y señales indicadoras direc.

### **• JARDINERÍA**

- grava drenante y geotextil

- coloca. t.veget.fertil.jardines
- ajardinamiento + grava decorativa
- populus nigra 2,00-2,50 m. en cepellón.

#### • **INSTALACIONES**

Instalaciones necesarias para el correcto funcionamiento de la nueva campa tales como:

- red de saneamiento
- electricidad
- iluminación

#### • **PLAN DE CONTROL DE CALIDAD**

Con el fin de garantizar que la obra se realiza de acuerdo con las Normas Técnicas, Instrucciones, Pliegos, Recomendaciones y Especificaciones de diseño, vigentes.

#### • **SEGURIDAD Y SALUD**

De conformidad con lo establecido con el artículo 4 de la ley 31/1995, de 8 de Noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, desarrollada por el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción, el contratista está obligado a cumplir todas y cada una de las normas de seguridad en el trabajo actualmente vigentes, así como las que se promulguen en el transcurso de la obra, y todas aquellas que la Dirección Técnica de las Obras considere oportuno exigir en cada caso, sin que por esto tenga derecho a reclamación económica de ninguna especie, ya que el presupuesto incluye la parte proporcional correspondiente a estos conceptos en los gastos generales.

#### • **TIEMPOS DE EJECUCIÓN Y PLAZO**

Se deberá aportar por parte de los licitadores diagrama de Gantt de los trabajos.

### 5. **Accesibilidad parking.**

- Pendiente de definir.

### 6. **Automatización del control de vehículos y pagos mediante Instalación de un sistema de gestión y control de accesos al aparcamiento.**

Actualmente la entrada no dispone de elementos de control de entrada, están prácticamente inoperativos por los sucesivos golpes y no ejercen la función para que la que están diseñados, que es poder tener un control riguroso del uso del aparcamiento y que ese uso pueda ser comprobado tanto por el concesionario como por el Ayuntamiento.

Los trabajos a realizar en la remodelación integral de todo el sistema de control de accesos consistirán en:

- Cámaras de reconocimiento de matrículas en la entrada y salida del aparcamiento
- Barreras de control automatizadas
- Automatización del cobro mediante cajeros automáticos con pago con tarjeta
- Control de la instalación de manera remota desde caseta de control del aparcamiento y comunicación de esta vía interfono
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.

### 7. **Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de las cámaras necesarias para la visión de todo el parking

- El control y visionado desde caseta de control del aparcamiento
- Grabación de imágenes.
- Todo el hardware y software implicado, así como la obra civil que sea necesaria.

#### **8. Iluminación del exterior. Solar.**

Los trabajos a realizar serán los necesarios para la correcta iluminación de todo el perímetro de la parcela.

#### **9. Motorización y sustitución de puertas de entrada, salida y entrada peatonal con control de accesos.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Suministro e instalación de puertas de acceso automatizadas, similares a las existentes con posibilidad de apertura por aproximación, mando o de manera remota desde caseta de control del parking.

#### **10. Instalación de nueva señalética.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación en el acceso de cartel luminoso de parking que indique el estado del mismo
- Instalación de carteles informativos con las tarifas del parking y horarios
- Instalación de carteles indicando los recorridos de salida, entrada, aseos, etc..

#### **11. Mantenimiento y limpieza de las instalaciones existentes y dispositivos.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- todas las instalaciones existentes en el parking que van a seguir siendo utilizadas (pantallas, luminarias, grifería, ...) para un funcionamiento completo y de acuerdo con los estándares legales mínimos o aquellos previstos en sus proyectos de legalización o el pliego.

#### **12. Instalación de la dotación de puntos de recarga y condiciones de uso, según Real Decreto 184/2022 y Real Decreto-ley 29/2021.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

Instalación de puntos de carga según ley, 12 puntos de camiones y 4 puntos de remolques frigoríficos, así como la obra civil necesaria para su instalación

#### **13. Marquesinas de sombra en zona de estancia en verano y algunas plazas de coches.**

- Instalación de 40 m<sup>2</sup> de marquesinas para zonas de descanso y en algunas plazas de turismo.

#### **14. Instalación de marquesinas para alojar paneles fotovoltaicos con potencia menor de 100 kw.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación de marquesinas necesarias para alojar paneles fotovoltaicos
- Posibilidad de autoconsumo.
- Legalización de la instalación para vertido a la red de la energía excedente.
- La obra civil que sea necesaria para su instalación, así como el conexionado a la instalación existente y adecuación de la misma si fuese necesario.

#### **15. Conexión de datos.**

Los trabajos a realizar serán los siguientes:

- Instalación necesaria de acuerdo a normativa vigente para la conexión de red de datos facilitada por la compañía, esta instalación conectara la red desde la acometida hasta el interior de la caseta de control, así como su distribución por el interior del parking a los puntos necesarios.

## E. Características básicas de la concesión

Para llevar a efecto la prestación del servicio público descrito, se ha optado por plantear una fórmula concesional conjunta para los tres (3) aparcamientos, tal y como se ha señalado. El régimen jurídico aplicable a la concesión objeto de estudio viene definido por la normativa vigente que resulte de aplicación, por los Pliegos de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas particulares que regirán el correspondiente concurso y que se basarán en el presente Estudio de Viabilidad, así como los futuros proyectos constructivos y de explotación de las obras.

El funcionamiento de la concesión se ceñirá a lo previsto en los siguientes apartados, sin perjuicio de todo aquello que se recoja en el pliego de prescripciones administrativas y técnicas particulares del concurso:

- En aplicación de lo previsto en el art. 257 de la LCSP y concordantes del mismo texto legal, el licitador que resulte adjudicatario del concurso podrá constituir una entidad mercantil que deberá subrogarse en todos sus derechos y obligaciones a los efectos de ejecutar el contrato. Esta nueva entidad será la que suscriba el contrato de concesión, ejecutar las actuaciones de reparación, adecuación e implementación de las instalaciones que se establezcan de conformidad con los pliegos que rijan la licitación, por sí misma o a través de terceros, y llevará a cabo la explotación de los aparcamientos.

En el supuesto en que el licitador pretendiese hacer uso de esta facultad, deberá expresarlo en su oferta y aportar la documentación acreditativa de la constitución de la citada entidad.

- El concesionario gestionará por sí o por terceras personas contratadas al efecto, los tres (3) aparcamientos de vehículos de forma conjunta e integrada, así como el resto de las instalaciones ligadas a la actividad de aparcamiento que son objeto de la concesión.

Las actividades desarrolladas en los espacios concesionales deberán ajustarse en todo momento a las ordenanzas y demás disposiciones legales y reglamentarias vigentes que resulten de aplicación. En cualquier caso, cada licitador deberá incluir en su oferta técnica una relación detallada del régimen de explotación o gestión de cada uno de los servicios, que posteriormente formará parte del contrato a suscribir y se incorporará como integrante del mismo.

- El concesionario informará al Ayuntamiento de cuantos contratos suscriba con terceros para la explotación de la concesión. En todo caso, el concesionario no podrá suscribir en modo alguno contratos cuya duración excediese a la fijada en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y, en todos los contratos que formalice con terceros, deberá incluir tanto su condición de concesionario como el periodo de duración de su derecho, comprometiéndose el tercero a desalojar el inmueble sobre el que recae la concesión con anterioridad al vencimiento del derecho generado por éste y en cualesquiera de los supuestos de resolución contractual contemplados en la LCSP o en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, y sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran corresponderle.
- Una vez concluida la concesión por el transcurso de su plazo de duración y revertidas las instalaciones al Ayuntamiento, éste, si lo considera conveniente, podrá explotar las obras a través de cualquiera de las modalidades de gestión, directa o indirecta, de los servicios públicos.
- La oferta del licitador se realizará a su riesgo y ventura, no pudiendo responsabilizarse al Ayuntamiento de cualquier circunstancia o alteración de las condiciones del proyecto, del mercado, o similares.

- A efectos de la posible cesión de contrato, se estará a lo establecido por el artículo 214 de la LCSP, debiendo ser autorizada la cesión de forma previa y expresa por el órgano de contratación.
- El licitador deberá indicar en su Plan de Explotación una memoria en la que se concrete distribución de las instalaciones, sus condiciones, ubicación, calidad y modalidad de los servicios.
- El licitador deberá asimismo prever en su Plan de Explotación una memoria en la que indique las condiciones específicas de los distintos servicios en relación con los horarios, tarifas, medidas de seguridad, etc.
- En todo caso, el Ayuntamiento de Valdemoro ejercerá el control pertinente de cara a la vigilancia y supervisión de las condiciones que ofrece el licitador.

Deberá permitirse el acceso a las instalaciones en los horarios y condiciones que se establecerán para garantizar su buen funcionamiento y conservación.

- El precio por uso de las instalaciones que se ofrezca al público servirá al concesionario para amortizar técnica y financieramente, mediante una ordenada y diligente administración, el coste de las mejoras que se oferten en la fase de concurso, sin que el Ayuntamiento pueda exigirle participación, retribución o gravamen alguno distinto de los que legalmente correspondan en concepto de tributos o exacciones. No obstante, el Ayuntamiento de Valdemoro ejercerá el control pertinente de cara a la vigilancia y supervisión de las tarifas y precios que oferte el licitador.
- Las quejas que sobre las deficiencias del servicio se puedan formular por parte de los usuarios, además de constar en los Libros de Reclamaciones del que necesariamente dispondrá el concesionario, deberán ser puestas en conocimiento del Ayuntamiento cuando su importancia así lo requiera, a fin de que por ésta se adopten las medidas oportunas.
- El concesionario se obligará a mantener a la vista del público las tarifas de precios vigentes en cada momento, para los diferentes servicios ofertados.
- Con carácter general, el concesionario estará obligado a respetar los criterios de preferencia, que no de exclusividad, así como el reparto de plazas en rotación y destinadas a residentes que resulten del presente Estudio de Viabilidad, con los ajustes correspondientes que se concreten en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares y resulten de la oferta adjudicataria.

El planteamiento que se efectúa podrá, en todo caso, ser modificada por el Ayuntamiento de Valdemoro cuando razones de interés público o de gestión así lo aconsejasen, previo cumplimiento de las formalidades establecidas en la LCSP.

## **F. Previsiones sobre demanda de uso e incidencia económico-social en su área de influencia**

Al objeto de establecer el modelo de explotación por concesión, procede caracterizar la demanda, enfocándose de este modo en los posibles usuarios futuros y atendiendo a sus necesidades de una manera acorde.

### **F.1. Aparcamiento de la calle del Colegio**

#### **F.1.1. Análisis de la situación actual**

Según se ha señalado, el aparcamiento que se ubica en la parcela con referencia catastral 2494321VK4429S0001JM, se encuentra actualmente en uso contando con:

- Dos (2) accesos de entrada y salida a la Calle del Colegio,
- 60 plazas de uso general, de las cuales seis (6) plazas están reservadas para uso municipal; y dos (2) plazas PMR.

- Una (1) cabina para el operario de control.

Actualmente el control de accesos y el cobro se realiza de forma manual por personal municipal, dependiendo la apertura de la instalación de la disponibilidad de dicho personal.

Las tarifas que se aplican en la actualidad vienen establecidas en la vigente Ordenanza fiscal reguladora de la Tasa por prestación del servicio de parking municipal para vehículos ligeros (BOCM de 25/07/2023), de conformidad con el artículo 4 que se resume a continuación:

- Primeros treinta minutos 0,50 €
- 31 a 60 minutos 0,03 €/minuto
- 61 minuto en adelante 0,05 €/minuto
- Se establece un límite máximo de 14,00 € por permanencia del vehículo durante 24 horas en el estacionamiento.

Actualmente, la explotación del aparcamiento se realiza únicamente en rotación.

Analizando los datos de ingresos de la explotación aportados por el Ayuntamiento, se evidencia que hay claramente durante cuatro (4) meses el aparcamiento no ha estado a pleno funcionamiento (diciembre, junio, julio y agosto) no pudiendo ser considerados en el análisis. Esta circunstancia puede deberse a la no disponibilidad de personal municipal en esas fechas, ya que el resto del año el volumen de ingresos ha sido consistente, siendo la media de ingresos (eliminados los meses antes citados) de un total de 5.655 €/mes, con un máximo de 7.111 €/mes.

Suponiendo una estancia media de dos (2) horas por vehículo, junto con las tarifas vigentes (4,4 €/rotación), los datos anteriores se transformarían en un aforo medio de 1.489 vehículos/mes (1,08 rotación/plaza/día) y un máximo de 1.872 vehículos/mes (1,36 rotación/plaza/día).

Analizando los datos de gastos e ingresos facilitados por el Ayuntamiento, la explotación requeriría unos gastos un 28% superiores de media a los ingresos generados, sin estimar obras de conservación y mantenimiento.

<b>Ingresos medios</b>	5.655 €/mes
<b>Aforo medio estimado</b>	1.489 rotaciones/mes
<b>Ratio ocupación medio</b>	1,08 rotación/plaza/día
<b>Resultado de la explotación</b>	-28%

Actualmente el aparcamiento no cuenta con aseos ni para sus usuarios, ni para el personal que trabaja en las instalaciones.

El aparcamiento no cuenta con puntos de recarga de vehículos eléctricos.

El aparcamiento depende de la disponibilidad de personal del Ayuntamiento para su apertura lo que hace que el servicio público que presta y sus ingresos se vean fuertemente mermados.

Por tanto, se considera indispensable dotar al aparcamiento de un sistema automatizado para optimizar su explotación, y prever la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos que cumplan con las actuales exigencias normativas.

## F.1.2. Análisis de la demanda

A los efectos de analizar la demanda del servicio objeto del presente estudio de viabilidad, partimos de la información aportada por el Ayuntamiento, que gestiona de manera directa el aparcamiento, en la que se reflejan los ingresos mensuales del aparcamiento, los gastos de personal asociados, así como los consumos de agua y electricidad.

Tras un primer análisis, se aprecia que los datos de ingresos no son homogéneos y al tratarse de una gestión no automatizada, no se dispone de estadísticas de uso.

En las visitas al aparcamiento en uso se ha podido constatar que al mediodía el aparcamiento se encuentra prácticamente al 100% de ocupación, por lo que se estima que, si contase con un sistema automatizado que permitiese utilizar el aparcamiento durante las 24h del día y una apertura próxima a los 335 días/año, el servicio que presta en la actualidad se vería claramente mejorado.

Entendemos que dada la situación dentro del casco histórico (con pocas plazas de aparcamiento para residentes y por su proximidad a zonas de restauración, de gestiones administrativas, ocio y compras), se plantean dos demandas de uso del aparcamiento compatibles en el tiempo con un modelo dual sobre las plazas de rotación y abono. La demanda de uso de visitantes de la zona centro se atendería en horario de 8:00 h a 20:00 h en rotación; y de las 20:00 h a las 8:00 h las plazas estarían disponibles solo para residentes con abono mensual.

Con la adaptación a esta nueva modalidad de funcionamiento por parte de los usuarios y los residentes, se estima en el primer año una demanda del 50% de su ocupación; del 70% para el segundo año; y siendo que en el tercer año se alcanzaría un 100% de la ocupación que se prevé.

En la demanda se estima una ocupación en el horario de rotación del 80% de las plazas, con una rotación igual a la que se puede extraer de los ingresos actuales multiplicada por el aumento del horario de apertura, quedando en 1,62 rotaciones/día/plaza en 12 horas de apertura, durante el primer año (50%); el segundo año se fijaría en 2,27 rotaciones/día/plaza (70%); y el tercer año alcanzaría las 3,24 rotaciones/día/plaza (100%).

Para el periodo de abonados residentes, se utilizará la misma curva de adaptación suponiendo una ocupación el primer año del 50% de las plazas; el segundo año un 70%; y el tercer año el 100% de ocupación.

### F.1.3. Propuesta de optimización

Se plantea que el aparcamiento pueda estar operativo aproximadamente **335 días/año** ya que la Plaza de la Constitución, en la que desemboca la calle Colegio y a través de la cual tienen salida los vehículos que utilicen este aparcamiento, se cierra al tráfico (y, por tanto, no tendría posibilidad de salida) durante períodos de fiestas patronales, Feria Barroca y otros eventos puntuales.

El aparcamiento podría llegar a estar operativo 365 días al año si por parte del Ayuntamiento se llevasen a cabo las actuaciones necesarias para dotar al aparcamiento de una conexión viaria de salida por la calle de las Vacas, según se analiza en el **Anexo I** de este estudio de viabilidad.

En todo caso, el coste de las obras necesarias para ejecutar dicha conexión viaria no ha sido considerado en este estudio de viabilidad como obligación imputable al futuro concesionario. No obstante, llegado caso, el concesionario en todo caso debería acometer y costear las actuaciones sobre el aparcamiento derivadas de la ejecución de dicha conexión viaria, tales como las obras de redistribución de su cerramiento, de sus plazas de aparcamiento y de su barrera automática, etc., mediante una modificación pactada de las condiciones recogidas en el futuro contrato de concesión en lo que respecta a este aparcamiento.

Por otra parte, una vez analizado el aparcamiento en su situación actual, a continuación, se plantea una serie de **mejoras necesarias** dirigidas a conseguir su implementación:

- Se considera que, dada su compleja geometría, a pesar de que la actual distribución de las plazas es adecuada, la circulación es mejorable, siendo que para ello resulta necesario reducir el número actual de plazas.
- A su vez, se plantea optimizar la utilización del aparcamiento operando 24 horas al día en dos periodos de 12 horas cada uno: uno dedicado a los visitantes y otro dedicado a los residentes.
- De cara a reducir la presencia de personal en las instalaciones, se plantea la automatización de la operativa del aparcamiento y la vigilancia por cámaras en remoto.
- Dada la obligatoriedad de una instalación mínima de recarga de vehículos eléctricos, se plantea la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

- Asimismo, se plantea usar las marquesinas como soporte de placas fotovoltaicas de potencia instalada menor de 100 kWh, para así reducir el gasto eléctrico.
- Son necesarios aseos con distinción por sexo, que cubran las necesidades de una instalación de pública concurrencia y las del personal que trabaja en ella, cumpliendo las condiciones necesarias de accesibilidad y uso.
- Se plantea la no explotación de todas las plazas disponibles en horario nocturno, para evitar conflictos con la explotación del aparcamiento en rotación y la posibilidad de que haya vehículos no retirados a las 20:00 h. Se fija el porcentaje de plazas susceptibles de ser ocupadas por un abonado residente en el 80% (45 plazas).

## F.2. Aparcamiento de la Estación

### F.2.1. Análisis de la situación actual

A los efectos de analizar la demanda del servicio objeto del presente estudio de viabilidad partimos de la información aportada por el Ayuntamiento, que gestiona de manera directa el aparcamiento.

Esta información consiste en los ingresos mensuales del aparcamiento, la suscripción actual de abonos, los gastos asociados sin desglosar y los consumos de agua y electricidad.

<b>Ingresos medios</b>	12.333 €/mes
<b>Ingresos máximos</b>	12.915 €/mes
<b>Rendimiento explotación</b>	90 %
<b>Gastos totales medios</b>	13.285 €/mes
<b>Ocupación media abonos</b>	94 %
<b>Resultado de la explotación</b>	-14 %

Tras un primer análisis, los datos de ingresos son homogéneos al tratarse de una explotación únicamente fundamentada por abonos del aparcamiento actual. Los precios son claramente inferiores a los precios de los aparcamientos de zonas y poblaciones cercanas.

### F.2.2. Análisis de la demanda

El aparcamiento está situado junto a la estación de cercanías, de modo que el flujo de personas que la estación genera, junto al que genera el desarrollo urbanístico del ámbito *Prado-Estación*, constituyen los principales focos de usuarios a captar. Además, en los próximos años se realizará un túnel que comunicará de manera peatonal el nuevo barrio *Prado-Estación* con la estación de ferrocarril, por lo que el número de viajeros del tren de cercanías se incrementará.

Según la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de la Comunidad de Madrid (edM2018), la zona en que se encuentra la Estación de Cercanías de Valdemoro pertenece al área de estudio de “*Corredor de la autovía A-4 (N-IV)*” formada por ocho (8) municipios y una población de 483.844 habitantes, también incluida en el ámbito de estudio de la “*Corona regional*”. La línea de cercanías con parada en la localidad es la línea *C-3 Madrid-Aranjuez*.

En la “*corona regional*” la distribución de la modalidad en el transporte es la siguiente:

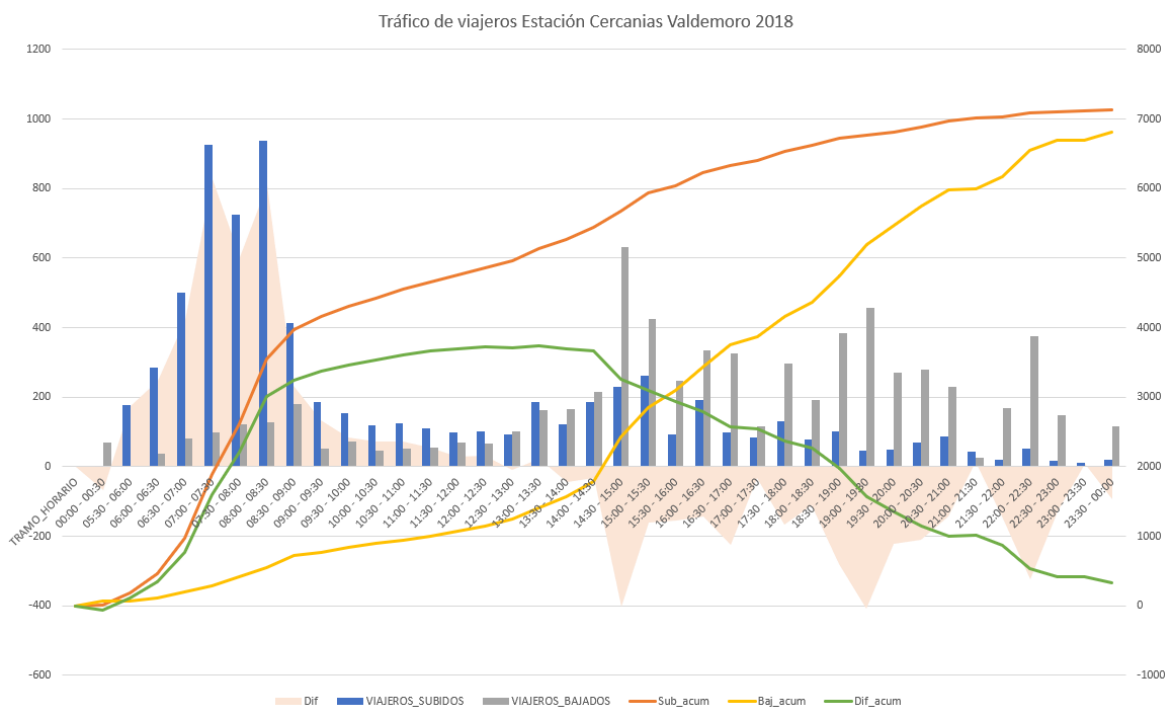
Ámbito	No Mecanizados	Mecanizados	Transporte Público	Vehículo Privado	Otros Modos
Corredor A-4	0,95	1,6	0,43	1,13	0,05
	37%	63%	27%	70%	3%
Comunidad de Madrid	0,86	1,68	0,62	0,99	0,07
	30%	70%	15%	80%	5%

Cabe destacar como en la “corona regional” la modalidad de transporte más utilizada, con un 70% de los trayectos, es el vehículo privado, dejando en un 27% el uso del transporte público.

El número de viajes es de 1.333.590, que supone una media de 2,59 viajes por persona. La distribución de destinos de los viajes que comienzan en la “corona regional” está equilibrada en los viajes que se realizan en transporte público, pero en los viajes en vehículo privado se concentran en un 83% en la “corona regional” y la “corona metropolitana”.

En este escenario en el que en coche se realiza el doble de viajes que en transporte público y que casi la mitad de los generados en vehículo privado lo hacen dentro de los municipios cercanos, cobra un interés especial la promoción de aparcamientos que promuevan la intermodalidad entre el coche y el transporte público localizado en la zona del aparcamiento, como son el tren de cercanías y los autobuses urbanos e interurbanos.

Si se analizan los datos estadísticos de Renfe cercanías de 2018 sobre el tráfico de viajeros en la estación de Valdemoro, podemos ver que se trata de una estación en la que la punta de viajeros que parten de Valdemoro está entre las 7:00 horas y las 8:30 horas, y la punta de viajeros que llegan está distribuida en varios picos: 14:30 horas, 19:00 horas y 22:00 horas. Entre las 5:30 horas y las 13:00 horas se producen más viajeros que salen, invirtiendo esa tendencia a partir de las 13:00 horas hasta el final del horario.



TRAMO HORARIO	VIAJEROS SUBIDOS	Sub_acum	VIAJEROS BAJADOS	Baj_acum	Dif	Dif acum
00:00 - 00:30	3	3	71	71	-68	-68
05:30 - 06:00	176	179	3	74	173	105
06:00 - 06:30	285	464	38	112	247	352
06:30 - 07:00	502	966	81	193	421	773
07:00 - 07:30	926	1892	99	292	827	1600
07:30 - 08:00	726	2618	123	415	603	2203
08:00 - 08:30	937	3555	127	542	810	3013
08:30 - 09:00	412	3967	179	721	233	3246
09:00 - 09:30	187	4154	53	774	134	3380
09:30 - 10:00	155	4309	72	846	83	3463
10:00 - 10:30	119	4428	47	893	72	3535
10:30 - 11:00	125	4553	53	946	72	3607
11:00 - 11:30	110	4663	54	1000	56	3663

11:30 - 12:00	99	4762	71	1071	28	3691
12:00 - 12:30	101	4863	68	1139	33	3724
12:30 - 13:00	93	4956	103	1242	-10	3714
13:00 - 13:30	186	5142	164	1406	22	3736
13:30 - 14:00	123	5265	167	1573	-44	3692
14:00 - 14:30	185	5450	216	1789	-31	3661
14:30 - 15:00	230	5680	632	2421	-402	3259
15:00 - 15:30	262	5942	424	2845	-162	3097
15:30 - 16:00	92	6034	248	3093	-156	2941
16:00 - 16:30	191	6225	334	3427	-143	2798
16:30 - 17:00	100	6325	326	3753	-226	2572
17:00 - 17:30	84	6409	116	3869	-32	2540
17:30 - 18:00	132	6541	298	4167	-166	2374
18:00 - 18:30	79	6620	191	4358	-112	2262
18:30 - 19:00	103	6723	383	4741	-280	1982
19:00 - 19:30	47	6770	456	5197	-409	1573
19:30 - 20:00	48	6818	270	5467	-222	1351
20:00 - 20:30	69	6887	279	5746	-210	1141
20:30 - 21:00	86	6973	230	5976	-144	997
21:00 - 21:30	42	7015	27	6003	15	1012
21:30 - 22:00	21	7036	169	6172	-148	864
22:00 - 22:30	52	7088	376	6548	-324	540
22:30 - 23:00	18	7106	147	6695	-129	411
23:00 - 23:30	10	7116	1	6696	9	420
23:30 - 00:00	21	7137	115	6811	-94	326

Lo anterior justifica el horario de los abonos de día entre las 6:30 horas a las 20:30 horas, pudiendo plantearse, a fin de optimizar las instalaciones, abonos que cubran el pico de las 15:00 horas, y plantearse un abono de 6:30 horas a 15:00 horas, del cual sería conveniente evaluar la demanda.

### F.2.3. Propuesta de optimización

Por otra parte, una vez analizado el aparcamiento en su situación actual, a continuación, se plantea una serie de **mejoras necesarias** dirigidas a conseguir su implementación:

- Añadir superficie de sombra en cubierta para hacer más atractivas las plazas allí situadas.
- Automatizar los sistemas de acceso y cobro para reducir el personal vinculado a su explotación, consiguiendo de este modo estadísticas de su uso, y la posibilidad de implantar convenios como *Aparca+T* de la Comunidad de Madrid.
- Implantación de un sistema de videovigilancia controlado de forma remota desde el parking de camiones, para aumentar la seguridad las 24 horas.
- Implantación de placas solares fotovoltaicas de potencia instalada menor de 100 kWh sobre las marquesinas de la última planta que ayuden con el coste del suministro eléctrico a largo plazo y con la demanda de los puntos de carga de vehículos eléctricos para los usuarios de rotación y los abonados mensuales, que podrán recargar su vehículo eléctrico mientras realizan sus viajes en el transporte público.

Tipos de uso	
Rotación 24h	25 plazas
Rotación fuera de horario abono día	166 plazas
Abono día	166 plazas
Abono mensual	213 plazas
Puntos de recarga 7 kWh	16 Puntos
Puntos de recarga 22 kWh	5 Puntos
<b>TOTAL</b>	<b>404 plazas</b>

- Son necesarios aseos con distinción por sexo, que cubran las necesidades de una instalación pública con concurrencia las 24 horas del día, así como las propias necesidades del personal, cumpliendo las condiciones necesarias de accesibilidad y uso.

### F.3. Aparcamiento de la Estación

#### F.3.1. Análisis de la situación actual

A los efectos de analizar la demanda del servicio objeto del presente estudio de viabilidad partimos de la información aportada por el Ayuntamiento, que gestiona de manera directa el aparcamiento.

Esta información consiste en los ingresos mensuales del aparcamiento, suscripción actual de abonos, los gastos asociados sin desglosar y los consumos de agua y electricidad.

<b>Ingresos medios</b>	7.448 €/mes
<b>Ingresos máx. estimados</b>	11.640 €/mes
<b>Rendimiento explotación</b>	63 %
<b>Gastos totales medios</b>	10.780 €/mes
<b>Ocupación media 16x4</b>	70 %
<b>Ocupación media 12x4</b>	52 %
<b>Ocupación media 10x3</b>	59 %
<b>Resultado de la explotación</b>	-45 %

Tras un primer análisis de los datos, se observa que los ingresos son homogéneos al tratarse de una explotación únicamente por abonos del aparcamiento actual.

Por el importe de los ingresos mensuales y la ocupación actual por tipo de plaza, se puede deducir que las plazas están ocupadas por distintas tipologías de usuarios a las que les corresponden diferentes tarifas según la ordenanza (usuarios y vehículo residentes, usuario residente y vehículo residente, y ambos no residentes).

#### F.3.2. Análisis de la demanda

El aparcamiento de camiones se encuentra situado en el polígono “Albresa”, situado al norte del municipio, junto a otras zonas industriales consolidadas como “CAD El Corte Inglés” y el polígono de “La postura”, ligados a la industria de la distribución de productos. Además en las proximidades se encuentran otras zonas urbanísticas de naturaleza industrial en desarrollo como el I-5 “la peluquera”, o I-2 “Las Canteras”. Lo que constata una actividad industrial en el municipio en crecimiento que conlleva una demanda de suelo industrial y que aumentará la demanda entre las empresas locales del aparcamiento.

Para determinar el área de influencia de la presente obra pública debe tomarse en consideración no sólo a los usuarios potenciales que se encuentran en las cercanías de las instalaciones sino que, dado el carácter de los servicios e instalaciones, así como la dimensión territorial del municipio, se ha tomado como Área de Influencia o radio de acción el propio área afectada por la autovía de Andalucía A-4 y las principales arterias de comunicación aledañas, haciendo especial hincapié en los términos municipales que lindan con Valdemoro. Todo ello sin perjuicio de las matizaciones o puntualizaciones a nivel de concreción que se lleven a cabo en el correspondiente Pliego de Condiciones Administrativas Particulares que regirán la futura licitación.

En los últimos años el volumen de actividad del sector del transporte de mercancías por carretera se ha visto incrementado de manera notable gracias, en gran parte, a la generación de numerosos

nuevos centros productivos y logísticos en los que se han venido implantando diversas empresas que desarrollan una actividad económica propia y relevante.

Especialmente se ha apreciado en los últimos años, a la vista del aumento del consumo y de una cierta recuperación de la economía, un fuerte incremento del volumen de inversión y de demanda de espacios logísticos a lo largo de la Autovía del Sur a su paso por la Comunidad de Madrid. Y en las zonas de limítrofes de la provincia de Toledo.

Cada vez la organización logística resulta más compleja y, por tanto, se demandan nuevos servicios, no solo propiamente logísticos, sino de almacenamiento, transporte y distribución vinculados, por ejemplo, a transacciones comerciales a través de internet, así como la expansión de las redes de puntos de entrega y devolución y de logística inversa, teniendo en cuenta que las operaciones de carga y descarga de mercancías se multiplican siendo cada vez más frecuentes y complicadas y, por tanto, generando un aumento considerable del tráfico de vehículos. Por tanto, resulta necesario adaptar la infraestructura logística a la nueva demanda de las empresas generadoras de carga que empiezan a desarrollar emprendimientos de alta inversión, con objeto de alcanzar los estándares de calidad que exige hoy en día el mercado globalizado.

En todo caso, de cara a poder formular una hipótesis del mercado o demanda potencial de la futura instalación, se hace necesario analizar previamente una serie de aspectos.

Los servicios que se plantea desempeñar para optimizar la actividad atienden a una serie de rasgos definitorios que son tenidos en consideración para así estimar correctamente su demanda:

- Programación:

Debe tenerse en cuenta que, en el caso de servicios como repostaje de combustible, cambio de neumáticos y, en general, tareas de mantenimiento, se produce un alto nivel de programación que permite al potencial usuario planificar con tiempo su lugar de adquisición.

Por otra parte, los transportistas suelen aprovechar los tiempos muertos para comer (principalmente los momentos dedicados a carga y descarga de mercancías, descanso, etc.) siendo que, por el contrario, el consumo en una tienda de conveniencia es generalmente de impulso, asociado a la venta de combustible.

Por último, qué duda cabe que las reparaciones de averías son difíciles de programar, pero la posibilidad de acceder a dichos servicios para solucionar un imprevisto resulta primordial.

- Centralización de decisiones:

Servicios dotados de un alto nivel de programación tienden a centralizarse, como el caso del repostaje de combustible, ya sea mediante abastecimiento propio o a través de acuerdos con gasolineras.

Por el contrario, el transportista es quien elige el sitio concreto en que detenerse para comer.

En otro orden, los transportistas suelen concentrar en un único taller el mantenimiento y reparaciones que realizan en sus vehículos, ya se trate de un taller independiente o bien de un concesionario.

- Frecuencia de compra:

La disparidad en la frecuencia de compra de los diferentes servicios influye en el potencial de ventas cruzadas. Se pueden distinguir los servicios frecuentes (tales como alimentación y combustible) de los menos frecuentes (reparaciones, neumáticos y mantenimiento). Los transportistas suelen dormir en el camión, rara vez utilizan un hotel, por lo que la oferta de este servicio estará limitada a casos particulares.

- Lugar de consumo:

Si bien algunas grandes flotas disponen de talleres e incluso depósitos de combustible propios en sus instalaciones, lo habitual es que las flotas tiendan a servirse en origen con gasolineras concertadas previamente, principalmente en zonas de concentración de carga.

Para poder determinar acertadamente si existe o no demanda de servicios, se ha procedido a analizar la posible existencia de dotaciones similares en el área de influencia, extrayéndose las siguientes conclusiones de manera resumida.

En primer lugar, se ha analizado el propio T.M. de Valdemoro:



En la actualidad, en Valdemoro solo existen instalaciones que proporcionan una zona de aparcamiento de vehículos pesados de manera temporal y en espera de realizar la descarga en las instalaciones logísticas anexas para entrega o recogida de mercancía, sobre todo en el CAD de El Corte Inglés y el polígono de “La postura” con instalaciones logísticas ligadas a grandes cadenas de distribución. Este tipo de prestaciones no se encuentran dentro de los servicios que se ofrecerán en el aparcamiento de camiones, pero si que activan la demanda de un servicio de descanso para cumplir los descansos de transportistas preceptivos por ley y que no son ofrecidos por estas instalaciones.

Existen otras zonas de aparcamiento asociadas a empresas de transporte que tienen su base en el municipio y las utilizan para el aparcamiento y la custodia de remolques o vehículos propios, dando signos algunas de saturación y otras de vulnerabilidad frente a posibles robos.

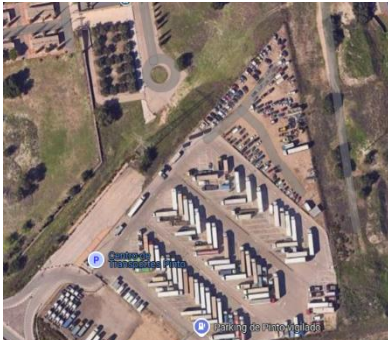
Resulta evidente que no existen suficientes zonas habilitadas específicamente para aparcamiento de vehículos pesados como para acoger la creciente demanda que generan los nuevos desarrollos de actividad previstos para el municipio, en el marco del crecimiento empresarial, logístico y productivo que se está produciendo en el mismo. Asimismo, Valdemoro no cuenta en la actualidad con unas instalaciones especializadas que ofrezcan el abanico posible de servicios complementarios que se describen en los puntos anteriores.

Asimismo, en la actualidad se observan determinadas zonas en el T.M. de Valdemoro en las que se estacionan irregularmente camiones, siendo que se trata de zonas que no están habilitadas para este uso.

Sólo considerando los camiones que actualmente se estacionan en el T.M. de Valdemoro en zonas no habilitadas específicamente para aparcamiento de vehículos pesados, se conseguiría una aumentar la ocupación entre un 20% y un 30% de las plazas de aparcamiento previstas en la campa de vehículos de aparcamiento de camiones objeto de estudio.

No obstante, procede ampliar el área objeto de análisis a los municipios colindantes que se localizan a lo largo de la Autovía del Sur como son Pinto y Getafe.

En el T.M. de Pinto, localizado al noroeste de Valdemoro, la única instalación que se aprecia destinadas al aparcamiento y servicios de vehículos pesados, es la correspondiente al aparcamiento del centro de transportes de Pinto de aproximadamente 90 plazas para camiones de 16m y algunas otras para camiones de menor tamaño con un aparcamiento de los automóviles en un solar anexo sin vigilancia ni control.



En el polígono logístico del Sector 4 de Pinto con acceso cercano a la R-4 se ubican numerosas empresas del sector del transporte como GEFCO, Primafrio, El corte inglés, que ofrecen únicamente el aparcamiento de vehículos propios y el aparcamiento de los transportistas que vienen a entregar o recoger mercancía. Como en el caso de Valdemoro ese servicio de descanso obligatorio del transportista en tránsito no se presta.



En cuanto al T.M. de Getafe, se analizan las numerosas zonas logísticas del municipio haciendo especial hincapié a una zona junto a la M-45 y la A-4 donde se concentran bastantes campos de aparcamiento de empresas privadas para camiones de u propiedad y especialmente un área de estacionamiento de la empresa “Esteba Rivas” que prestan un servicio parecido al que se pretende ofrecer en el aparcamiento objeto de estudio y que pasamos a relatar:



Esta instalación presta servicios de aparcamiento seguro, con iluminación y vigilancia por cámaras las 24 horas, hostel, alquiler de trasteros, lavado de camiones, conexión eléctrica de remolques frigoríficos, duchas, zona de estancia con vending y lavandería.



Las otras instalaciones de aparcamiento de la zona, si bien están dedicadas a empresas privadas en concreto ofrecen en sus cercanías servicios de gasolineras para transportistas, lavadero de camiones y remolques y zona de hospedaje y restauración cercanas.



De todo lo anterior cabe concluir que las principales instalaciones destinadas a campos para aparcamiento y almacenaje de flotas de vehículos pesados en el área de influencia que se analiza se localizan en el entorno de los T.M. de Pinto y Getafe. Es decir, en un radio superior a 10 km de distancia desde Valdemoro y, en todo caso, sin capacidad suficiente como para prestar servicio a la flota de vehículos pesados que en la actualidad desarrollan su actividad en la zona por las razones que a continuación se dirán.

Como ya se ha señalado y por los motivos expuestos, este Estudio de Viabilidad considera como área de influencia no sólo al T.M. de Valdemoro sino, específicamente a sus principales arterias de comunicación y en general, al propia área de la Autovía del Sur en la comunidad de Madrid y en la parte limítrofe de la provincia de Toledo.

Con la finalidad de poder estimar los potenciales usuarios de un aparcamiento de vehículos industriales y *Truck Center* en el T.M. de Valdemoro se ha partido, de la información que resulta del *Mapa de Tráfico 2022* y en concreto del punto kilométrico 25,900 de la Autovía del Sur que sitúa junto al municipio de Valdemoro y que arroja los datos de la siguiente tabla:

Provincia	Estación	Tipo estación	Carretera	PK	Nº calzadas	Configuración	Población	IMD total	IMD Ligeros	IMD Pesados	% VP
MADRID	M-905-0	Permanente	A-4	25.90	2	4+4	VALDEMORO	121158	102135	19023	15.70

Se obtienen de aquí los datos de IMD de tráfico pesado que circula por la autovía A-4, en su condición de principal vía de comunicación de la zona a la altura del T.M. Valdemoro. En este sentido, se considera que el flujo de vehículos (IMD) se corresponde con una ratio de 121.158 vehículos/día, de los cuales el **15,70%** se refiere a vehículos pesados, lo cual supone una IMDP de **19.023 vehículos/día**, lo que supondría que la campa de vehículos que se plantea poner en carga tendría capacidad para acoger el **0,76%** de los vehículos pesados que circulan diariamente por la autovía A-4. En definitiva, ello supone un porcentaje razonable de acogida de potencial demanda que, en última instancia, justifica su procedencia y oportunidad a los efectos del presente Estudio de Viabilidad.

En conclusión, ante la falta de instalaciones suficientes como para poder cubrir las necesidades de los demandantes de este tipo de servicios, resulta justificado que la Corporación Local, en el ejercicio de sus competencias y en pro de una política de fomento del desarrollo de las actividades empresariales, industriales y logísticas, opte por mejorar el escenario actual propiciando un lugar específico destinado a dotación de aparcamiento de vehículos pesados de mercancías, junto con sus servicios complementarios, para dar respuesta a la demanda que se genera tanto respecto de vehículos en tránsito como de aquellos residentes inscritos en Valdemoro. El crecimiento constatado de la demanda de este tipo de dotación supone que el Ayuntamiento deba poner a disposición los medios adecuados para poder dar respuesta a la misma acudiendo al instrumento concesional regulado en la LCSP.

En lo fundamental, la campa de vehículos y el centro de servicios al transporte o *Truck Center*, constituye un recinto acotado cuya vocación manifiesta es la de prestar servicios a los vehículos pesados de transporte de mercancías, así como a los conductores de los mismos, si bien sin excluir a otros posibles destinatarios.

En base a los motivos anteriormente expuestos, se considera que la creación de una Campa de Vehículos y un *Truck Center* en el T.M. de Valdemoro permitirá mejorar, cualificar e incrementar en sí misma, la actividad logística, industrial y empresarial de la zona. Es por ello que su **incidencia social** puede considerarse desde varios puntos de vista, en cuanto supondrá:

- El incremento, mejora y cualificación de la actividad logística, industrial y empresarial de la zona.
- La inserción de Valdemoro entre las ciudades que cuentan con una oferta de equipamientos modernos y de calidad para dar respuestas a las actuales demandas de la actividad económica.
  - La generación de una oferta de servicios dirigida no sólo a los actuales transportistas que desempeñan su actividad en Valdemoro sino también a los futuros operadores que se incorporen como consecuencia del desarrollo del Plan General y, en general, a los habitantes del municipio.
- La garantía de un mejor acceso, utilización y disfrute de la zona industrial y de actividad económica en la que se inserta.
  - El incremento del grado de seguridad necesario para el correcto desempeño de la actividad de transporte de mercancías por carretera minimizando, entre otros aspectos, posibles accidentes dado su carácter de área de descanso y de mantenimiento de vehículos y, evitando, por tanto, los correspondientes costes económicos y sociales.

La generación de espacios e instalaciones perdurables, confortables y de mayor calidad para la ciudad, en general y, en concreto, para el área industrial en que se localiza.

- El liderazgo del Ayuntamiento a la hora de potenciar la creación de nuevos servicios de interés general.

Por otra parte, los efectos positivos que se prevén desde el punto de vista social tienen una obvia **incidencia económica**:

- La creación de empleo asociado.
- La generación de recursos para las arcas municipales vía título concesional.
- La disminución de gastos municipales derivados de la prestación de servicios mediante la gestión indirecta a través de un concesionario especializado.
- El incremento del consumo en la zona como consecuencia de la prestación de nuevos servicios demandados.
- La generación de un atractivo indirecto en general para el municipio de Valdemoro al ampliar su oferta de servicios.
- La eficacia en cuanto a la administración de los recursos municipales y, específicamente, la optimización del Patrimonio Municipal de suelo.

### F.3.3. Propuesta de optimización

Una vez analizado el aparcamiento, se determinan una serie de **mejoras necesarias** a implementar para mejorar su explotación:

- Ampliar las instalaciones a la parcela municipal colindante, incrementando de este modo la superficie a destinar a aparcamiento, de los 14.423 m<sup>2</sup> actuales a un total de 19.200 m<sup>2</sup> aproximadamente.
- Redistribuir las plazas de aparcamiento actuales, ya que, al añadir usos y superficie a la antigua distribución, ésta no resulta óptima. El resultado de plazas obtenido se expresa en la tabla adjunta.

Tipos de plaza	Estado actual	Estado optimizado	Δ
16x4 m.	46 plazas	68 plazas	+22
12x4 m.	27 plazas	31 plazas	+4
10x3 m.	34 plazas	46 plazas	+12
5x2,5 m.	0 plazas	78 plazas	+78
<b>TOTAL</b>	<b>107 plazas</b>	<b>223 plazas</b>	<b>+116</b>

- Optimizar la utilización del aparcamiento ofreciendo aparcamiento en rotación por horas, por periodos de descanso y abonos mensuales. Al ofrecer aparcamiento por periodos de descanso, podría ofrecerse a los conductores usuarios servicios de ducha, lavandería y *vending*.
- Automatizar la operativa del aparcamiento y la vigilancia por cámaras en remoto, para así reducir la presencia de personal en las instalaciones y conseguir estadísticas de uso.
- Instalar puntos de recarga de vehículos eléctricos que den cumplimiento a la actual normativa al respecto.
- Instalar puntos de alimentación de compresores de frío para los remolques y camiones frigoríficos, ofreciendo un servicio con retorno para la explotación.
- Instalar marquesinas de sombra donde instalar placas fotovoltaicas de potencia instalada menor de 100 kWh, de cara a reducir el coste de la electricidad a largo plazo.

- Aseos con distinción por sexo, que cubran las necesidades de una instalación de pública concurrencia, así como de los usuarios de pernocta y las del propio personal de la explotación, cumpliendo las condiciones necesarias de accesibilidad y uso.

## G. Rentabilidad de la concesión

Al objeto de justificar que la explotación de la concesión que se pretende resulta rentable, se elabora en documento independiente, **Documento II.- Viabilidad económico-financiera**, el correspondiente modelo o análisis económico-financiero de la obra y actividad a desarrollar sobre la misma.

A estos efectos, cabe recordar que la razón de ser de los operadores privados a los que se pretende convocar es la de desarrollar actividades encaminadas al logro de un determinado rendimiento económico. Este objetivo no es el propio que debe perseguir la Administración pública, a la que se le exige que desempeñe sus funciones en atención a la consecución del interés general.

No obstante, si bien lo anterior es cierto, no menos cierto es que existe una tendencia actual, que se observa en las estructuras empresariales, consistente en fusionar los dos anteriores aspectos, buscando y ensayando nuevas fórmulas de colaboración o *partenariado* entre la empresa privada y la Administración pública que cohesionen fórmulas de financiación efectivas con el logro de objetivos de orden social y general. En este sentido, debe partirse del hecho de que, en materia de dotaciones de aparcamiento, es inusual poder disponer de recursos públicos específicos, no sólo económicos y materiales sino también humanos y de especialización. Esta situación provoca que cada vez sea más habitual la externalización de servicios públicos como consecuencia de su marcado grado de especialización y es por ello por lo que entendemos que la figura de la concesión resulta adecuada para la puesta en marcha de este tipo de instalaciones, siempre y cuando se garantice la asistencia de licitadores solventes y profesionales a los que se les proporcione unas razonables expectativas de beneficio.

A los efectos anteriores, se señala que la rentabilidad de la concesión debe entenderse, respecto de la Administración local, en tanto en cuanto además de suponer una fórmula que le permite poner a disposición de los ciudadanos un servicio público de manera eficaz por parte de un operador privado especializado y experimentado, recibirá asimismo un canon por parte del concesionario no comportándole costes directos.

Respecto del futuro concesionario, la rentabilidad estriba en el beneficio económico que recibirá como contraprestación económica por parte de los usuarios de las instalaciones, tal y como se justifica en el Documento II.- Viabilidad económico-financiera. Todo ello debe entenderse sin perjuicio de la asunción del riesgo y ventura de la actividad por tratarse de un elemento natural y necesario en la figura contractual de la concesión de obra pública reconocido expresamente y de forma sistemática por el legislador.

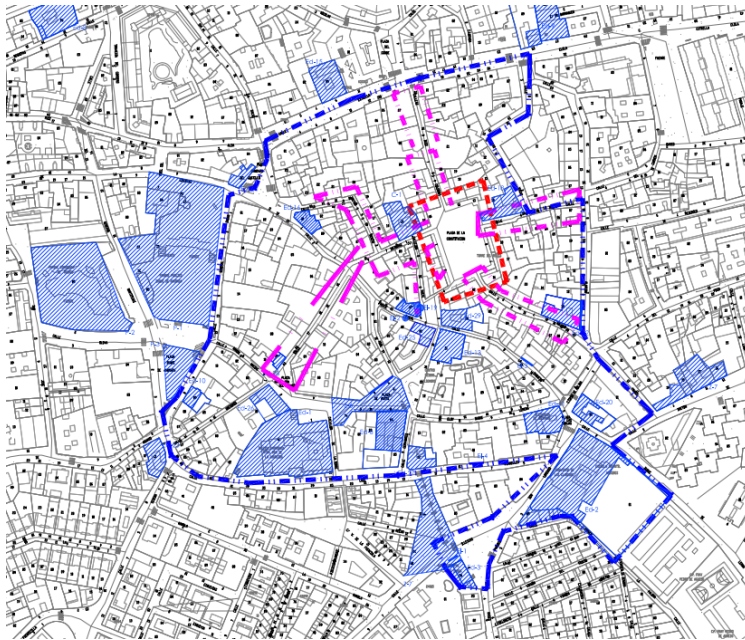
## H. Valoración de la información sectorial, territorial y urbanística

Del análisis de la información sectorial, territorial y urbanística que afecta a las parcelas objeto de estudio y específicamente de sus determinaciones, no se valora o aprecia una especial incidencia a los efectos del presente Estudio de Viabilidad.

Se considera que las obras e instalaciones descritas que pretenden proyectarse y ejecutarse se encuentran amparadas por las determinaciones del vigente Plan General de Valdemoro y asimismo no constan afecciones específicas establecidas por determinaciones sectoriales y territoriales respecto de las zonas correspondientes a los emplazamientos previstos.

Se pormenorizan a continuación las situaciones de los tres ámbitos.





**Fuente:** Plan General de Valdemoro

Por tanto, los parámetros urbanísticos que resultan de aplicación a la parcela y que son acordes con las características del equipamiento que se plantea se corresponden con los recogidos en el Plan General en su capítulo 8. Regulación del Suelo Urbano Consolidado, artículo 8.6. Ordenanza 1: Casco Histórico cuyo extracto a continuación se transcribe a los efectos que nos ocupan:

### **8.6.1. *Ámbito de aplicación***

El ámbito de esta ordenanza corresponde a la Propuesta de declaración de Casco Histórico (Incoado Bien de Interés Cultural por R.21-04-1981), incrementado con la manzana comprendida entre la Calle de las Vacas y la Calle Alarcón. Los límites se encuentran definidos en los Planos de Ordenación.

Estas ordenanzas tendrán validez hasta la aprobación de un futuro “Plan Especial de Rehabilitación Integral del Casco Histórico”, en el que se recogerán de forma pormenorizada las actuaciones a efectuar dentro del recinto de la propuesta de Casco Histórico delimitado, y donde se propondrán medidas de Fomento a la Rehabilitación y Restauración.

### **8.6.2. *Uso y tipología dominante***

Uso residencial con tipología de edificación entre medianerías y formando manzana cerrada y edificación alineada a viario.

Existen dos grados, en función de la máxima altura permitida, correspondientes a ámbitos diferentes:

- Grado 1: Ámbito general con altura predominante existente de 2 plantas.
- Grado 2: Frente de edificación a calles Estrella de Elola y General Dabán, con altura predominante de 3 plantas.

### **8.6.3. Inmuebles definidos en el catálogo**

Se ajustarán a lo definido en los artículos y a las condiciones definidas en el Catálogo en cuanto a los grados de protección.

### **8.6.4. Parcela mínima edificable**

Se consideran edificables las parcelas Catastrales, existentes en el momento de la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación, que permitan como mínimo la edificación de una vivienda con las condiciones mínimas de dimensión y habitabilidad establecidas en las presentes normas y en las sectoriales aplicables.

A efectos de nuevas parcelaciones, la parcela mínima tendrá las siguientes características:

Superficie	Fachada a espacio público	Diámetro interior inscrito
100 m <sup>2</sup>	6 m	6 m

### **8.6.5. Alineaciones y retranqueos**

Las alineaciones se incluyen en el Plano de Alineaciones, siendo las correspondientes a este ámbito las existentes en el momento de aprobación del Plan. No se permiten retranqueos de fachada a las alineaciones exteriores, ni en planta baja ni en las siguientes, incluso para la formación de terrazas.

### **8.6.6. Fondo Edificable sobre rasante**

Se establece un fondo edificable máximo sobre rasante de 12 m con las siguientes excepciones:

- En edificios dotacionales o de infraestructuras: El fondo se regulará por la ordenanza 8. Dotaciones y servicios
- En la ordenanza 1 grado 2: El fondo edificable en Planta Baja puede ampliarse hasta 30 m en uso comercial.

En todos los casos se respetará el art.582 del Código Civil sobre limitación de vistas rectas u oblicuas.

### **8.6.7. Fondo Edificable bajo rasante**

No se admite edificación en plantas bajo rasante, excepto en las siguientes condiciones:

- En solares con superficie superior a 150 m<sup>2</sup>.
- En solares con fachada a dos calles
- En proyectos de más de 4 viviendas.

En estos casos se admite una única planta bajo rasante con un fondo edificable máximo bajo rasante es de 14 m, si bien se admite la ocupación bajo rasante de todo el solar en los siguientes casos:

- El uso global (más del 70% de su superficie) es de garaje aparcamiento.

- Se demuestra técnicamente la imposibilidad de incluir rampas de acceso en 14 m de fondo.
- La diferencia de cota en todos sus puntos entre la rasante del terreno de las parcelas colindantes y la cara superior del techo del forjado de sótano no es superior a un metro y medio (1,5 m).
- Se justifica técnicamente que las medidas a adoptar para la ejecución del vaciado y construcción del sótano garantizan la estabilidad de las construcciones colindantes.

En el caso de construir plantas bajo rasante con uso garaje-aparcamiento, las rampas de acceso deberán quedar ocultas tras portones en el plano de la fachada, respetando la tipología y materiales tradicionales.

#### Art. 8.6.7.1. Cuevas

En todos los casos, se respetarán las cuevas existentes. El proyecto incluirá un estudio planimétrico de las mismas, con el objeto de incluirlas en un catálogo de cuevas existentes, e irá acompañado de las medidas de rehabilitación y conservación de las mismas.

#### **8.6.8. Ocupación**

La ocupación en planta viene definida por la superficie de parcela comprendida dentro del polígono definido por la alineación exterior, los linderos laterales y una línea paralela a dicha alineación trazada a la distancia del fondo edificable definido, medidos perpendicularmente a todos sus puntos.

#### **8.6.9. Altura máxima y número de plantas**

La altura de cornisa será obligatoria para evitar medianerías al descubierto. La altura de cornisa máxima y mínima será, en función del grado de 2 plantas (baja+1) ó 7 (siete) metros con las siguientes excepciones:

- En edificios dotacionales o de infraestructuras. La altura se regulará por la ordenanza 8. Dotaciones y servicios.
- En las parcelas con fachada a las calles Estrella Elola y General Dabán. La altura puede ampliarse en una planta (baja +2) ó 10 (diez) metros en la fachada a dichas calles. En solares en esquina, el fondo de la segunda planta será de 12 m medidos perpendicularmente en la fachada a las calles Estrella Elola y General Dabán.

Se prohíben las plantas de ático.

En todo caso, si existiera constituida en toda la manzana una línea uniforme de cornisa, la nueva edificación se adaptará a ella no siendo posible, en todo caso, superar el número de plantas permitido para esa zona.

#### **8.6.10. Superficie edificable**

La superficie edificable será el resultado de multiplicar el número de plantas sobre rasante por la ocupación en planta.

#### **8.6.11. Espacios libres de parcela.**

Deberán dejarse libres los patios interiores de parcela. Se prohíbe cualquier tipo de construcción auxiliar.

#### **8.6.12. Vuelos y miradores**

Sólo se admiten vuelos en calles de más de seis (6) metros, teniendo un vuelo máximo de cuarenta y cinco (45) centímetros.

La separación de los balcones y vuelos a las medianerías será igual o superior a 0,80 metros. No podrá haber ningún vuelo a altura menor de 3,5 m. El canto máximo para vuelos, balcones y aleros será de 0,15 metros.

#### **8.6.13. Inclinación máxima de cubierta**

La inclinación máxima será entre 15º y 25º grados sexagesimales, por lo que se prohíben expresamente las cubiertas planas, con las siguientes excepciones:

- En edificios dotacionales o de infraestructuras: La altura se regulará por la ordenanza 8. Dotaciones y servicios
- En la ordenanza 1 grado 2: La inclinación de la cubierta puede aumentarse hasta el 30 % en el frente a dichas calles.

#### **8.6.14. Edificación bajo cubierta**

Se permitirá la utilización del bajo cubierta como trasteros de las otras plantas de los edificios, o como parte incorporada a la planta inmediatamente inferior, mediante comunicación interna que reúna condición de escalera y normas de seguridad correspondientes. En ningún supuesto la edificación bajo cubierta podrá tener consideración como local de uso independiente del de dicha planta inferior.

#### **8.6.15. Vallas y tapias**

Se admiten las características de las existentes. En las nuevas, la altura máxima de las tapias interiores será de dos (2) metros. Las vallas a la vía pública tendrán una altura máxima de dos (2) metros y se ejecutarán con los mismos materiales que la fachada, ajustándose a las características descritas en el correspondiente artículo del capítulo "Condiciones Generales de la Edificación" del presente Plan.

#### **8.6.16. Condiciones estéticas y ambientales del Casco Histórico Delimitado**

Se tendrán en cuenta las determinaciones del catálogo de edificios de interés histórico artístico incluido en el P.G. y la identificación de ámbitos espaciales de interés ambiental.

Todos los elementos constructivos y decorativos de valor que existen en las zonas de interés ambiental, escudos, rejas, etc, tendrán un nivel de protección integral, aunque no estuvieran expresamente recogidos en el Catálogo.

El Ayuntamiento tendrá la facultad para denegar o condicionar las licencias de obra de nueva planta y actividades que resulten antiestéticas. Estas condiciones se pueden referir al uso y dimensión del edificio, a la composición y materiales y a los detalles de forma, color y calidad.

Se podrán aceptar modificaciones en la aplicación de ordenanzas estéticas siempre y cuando el proyecto contenga una justificación de que la variación propuesta supone una mejora en el paisaje urbano, con ello se quiere evitar una rigidez excesiva que imposibilite nuevas aportaciones arquitectónicas de calidad.

#### Volúmenes.

La composición volumétrica del edificio se adaptará a las características singulares del entorno y su modulación, integrándose en el conjunto.

#### Cubiertas.

El alero no podrá ser ejecutado como prolongación del último forjado, siendo su máximo canto de quince (15) centímetros.

No se permite el vertido de aguas pluviales a la vía pública, recomendándose el uso de canalón volado a la manera tradicional.

Las cubiertas serán de teja cerámica curva, haciendo hincapié en el uso de materiales con vejez, si proceden de la sustitución del edificio existente.

En el faldón de cubierta a fachada sólo se admiten huecos planos en el mismo plano que la cubierta.

#### Fachadas

Se adecuará la composición de la nueva fachada, armonizando líneas de referencia de la misma (cornisas, aleros, vuelos, ...) con las colindantes.

Se evitarán las plantas bajas diáfanas cuando sean comerciales, atendiendo a una adecuada proporción hueco/macizo.

En plantas superiores habrá predominio de macizo sobre vano y los huecos tenderán a la verticalidad.

Se tenderá al empleo de enfoscados y revocos en color blanco o en la gama de los ocres claros, y a la recuperación de técnicas de revoco tradicionales.

En plantas bajas se admitirán zócalos de materiales no brillantes tales como revocos rugosos y aplacados de piedra.

Salvo en los frentes a las calles Estrella Elola y General Dabán, se prohíbe el uso del ladrillo visto, salvo posibles recercados de huecos de fachada utilizando ladrillo tipo rústico de poco grueso y color pálido. Los edificios que actualmente sean de ladrillo visto deberán tender hacia su renovación para adaptarse a las presentes condiciones estéticas.

Se prohíbe el uso en fachada de imitaciones de materiales, de aplacados de piedra artificial, mármoles, azulejos, gres y similares, salvo informe favorable de los técnicos previa presentación de muestras del material de fachada en el Ayuntamiento.

Las fachadas secundarias y medianeras, si son visibles desde espacios públicos o semipúblicos recibirán un tratamiento similar a las principales.

La carpintería exterior será de madera, metálica pintada o lacada, nunca en colores

estridentes, ni de aluminios anodizados.

No se admite la utilización de bastidores metálicos con cristal o placas de otros materiales vítreos en balcones o antepechos.

Otros elementos.

Se prohíben todo tipo de marquesinas y toldos volados.

Los elementos complementarios tales como cajas de escalera, chimeneas, shunts, estarán en consonancia en cuanto a tratamiento con la generalidad del edificio.

No se permitirán carteles publicitarios que afecten a edificios catalogados, ni rótulos que perjudiquen ambientes de interés.

#### **8.6.17. Otras condiciones**

Para todo lo no incluido en esta ordenanza, y puesto que el ámbito de aplicación de la misma coincide con el del Casco Histórico delimitado el 12 de marzo de 1997 que cuenta con ficha correspondiente en el Catálogo incluido en el presente PGV, se estará a lo dispuesto en dicho Catálogo.

#### **8.6.18. Solicitud de licencias.**

Cuando la obra mayor afecte a elementos exteriores junto a la solicitud de licencia se presentarán fotografías del edificio y sus colindantes, y, si es obra nueva, renovación o prevé elevación de plantas, irá acompañada de los alzados de los edificios colindantes tratados con suficiente precisión, huecos niveles de plantas, relieves o resaltes y vuelos, cornisas e impostas, etc., a fin de valorar el impacto ambiental de la actuación.

#### **8.6.19. Condiciones de uso.**

a) Uso Característico

- Residencial: Categorías 1ª y 2ª

b) Usos compatibles:

- Residencial: Categoría 3ª

- Terciario:

- Comercial Categoría 1ª y 2ª en Planta Baja
- Hostelero Categoría 5ª y 6ª en Planta Baja o 1ª con acceso directo desde calle y vinculado a la Planta Baja.
- Recreativo categoría 8ª en Planta Baja
- Oficinas Categoría 11ª y Categorías 12ª y 13ª en Planta Baja;
- Otros Servicios, Categoría 14ª en Planta Baja y 1ª.

- Dotacional:

- Educativo Categoría 1ª, 4ª y 5ª en Planta Baja; Categoría 2ª, 3ª, 6ª y 7ª en Planta Baja y 1ª con acceso directo desde la calle y vinculada a la Planta Baja.
- Asistencial Categoría 8ª en Planta Baja y Categoría 9ª en Edificio Exclusivo.
- Sanitario Categoría 10ª en cualquier planta, siendo su superficie inferior a 1/3

de la vivienda o a 30 m<sup>2</sup>; Categoría 11<sup>a</sup> en Planta Baja o 1<sup>a</sup> con acceso directo desde calle y vinculado a Planta Baja; Categoría 12<sup>a</sup> en edificio exclusivo y Categoría 13<sup>a</sup> sólo en Planta Baja.

- Servicio Público apartado 4 en Planta Baja o 1<sup>a</sup> con acceso directo desde calle y vinculado a Planta Baja
- Religioso Categoría 16<sup>a</sup> en Planta Baja y 17<sup>a</sup> en Edificio Exclusivo
- Deportivo Categoría 18<sup>a</sup> en Planta Baja y 19<sup>a</sup> en Edificio Exclusivo.

- Espacios Libres: Categorías 1<sup>a</sup> a 4<sup>a</sup>.
- Transporte y comunicaciones: Red viaria.
- Garaje: En planta sótano.

c) Usos condicionados:

- Terciario: Recreativo Categoría 10<sup>a</sup>
- Industrial: Ordinaria Categoría 1<sup>a</sup> en Planta Baja
- Infraestructuras Básicas
- Dotacional: Servicio Público apartado 3<sup>o</sup> en Planta Baja o 1<sup>a</sup> con acceso directo desde calle y vinculado a Planta Baja.

d) Usos prohibidos: Los restantes.

Condiciones:

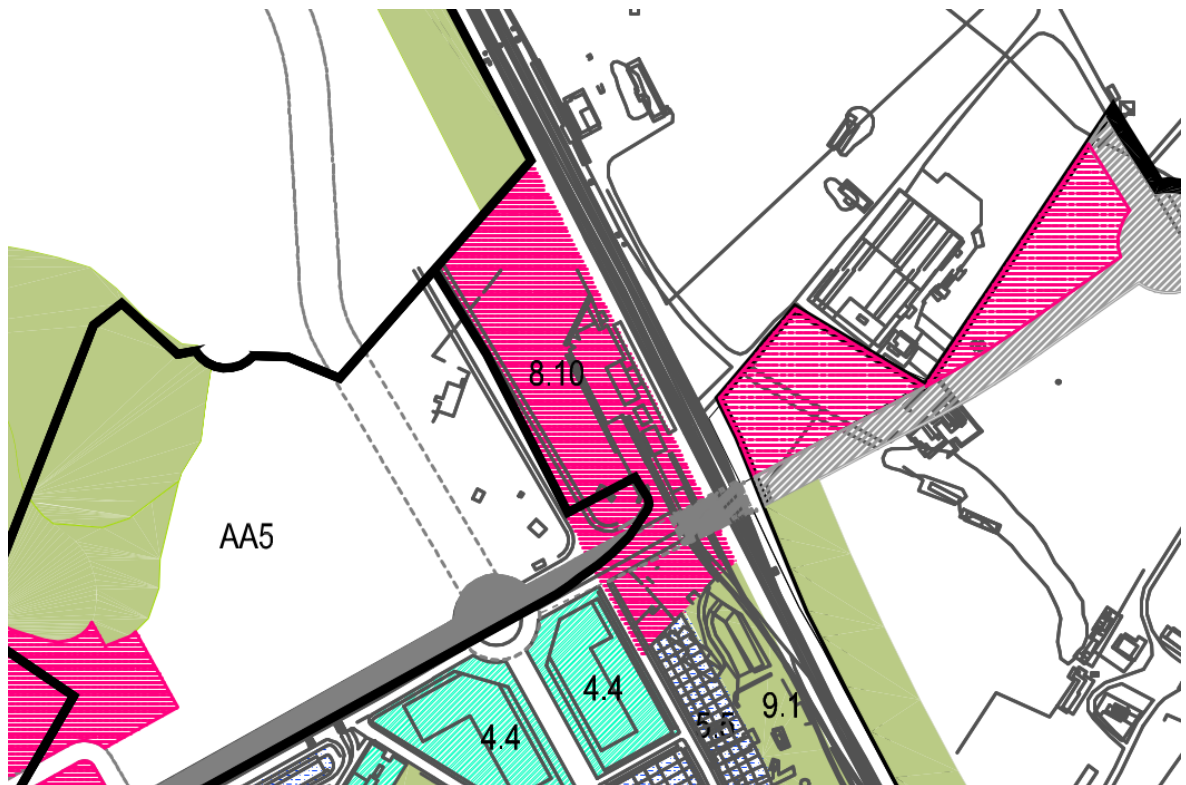
1. El uso Recreativo estará sujeto a las condiciones de distancias mínimas de la normativa particular de usos, y a posibles interferencias urbanas de tráfico y de carácter ambiental. Sólo se admite su uso en Planta Baja con aforo igual o inferior a 100 personas ó en edificio exclusivo para aforos superiores.
2. El uso Deportivo estará sujeto a lo establecido en la Ley 17/1997, de 4 de Julio "Ley de Espectáculos Públicos y Actividades recreativas de la Comunidad de Madrid".
3. El uso Infraestructuras Básicas estará sujeto a las condiciones particulares de su uso.

Por tanto, de lo anterior se deduce que la ordenanza permite la implantación en cuanto se establece como uso condicionado el "*Servicio Público*" y permite la implantación de servicios públicos con atención al público.

## H.2. Aparcamiento de la Estación

La calificación urbanística de la superficie cuya concesión se estudia se corresponde con la de ordenanza dotacional de grado 10, **Ordenanza 8.10. Dotacional Transportes e Infraestructuras**, la cual permite como uso característico el aparcamiento uso público que se pretende.

A continuación, se inserta detalle de la ordenación pormenorizada establecida por el vigente Plan General a la superficie objeto de estudio.



Fuente: Plan General de Valdemoro

Por tanto, los parámetros urbanísticos que resultan de aplicación a la parcela y que son acordes con las características del equipamiento que se plantea se corresponden con los recogidos en el Plan General en su capítulo 8. Regulación del Suelo Urbano Consolidado, artículo 8.13. Ordenanza 8: Dotaciones, equipamientos y servicios cuyo extracto a continuación se transcribe a los efectos que nos ocupan:

#### **8.13.1. Ámbito de aplicación.**

El ámbito de esta ordenanza corresponde a las parcelas calificadas como tales en los Planos de Ordenación.

#### **8.13.2. Tipologías y grados.**

Corresponderán las tipologías aisladas o pareadas, con adosamiento a otro edificio de categoría análoga o Terciario con actividades no molestas y que no puedan producir perturbaciones al uso dotacional.

Se establecen los siguientes grados en función del uso a que se destinen las parcelas:

- Grado 1: Dotacional Comercial
- Grado 2: Dotacional Administrativo
- Grado 3: Dotacional Educativo
- Grado 4: Dotacional Sociocultural
- Grado 5: Dotacional Sanitario y Asistencial
- Grado 6: Dotacional Deportivo
- Grado 7: Dotacional Religioso
- Grado 8: Dotacional Guardia Civil
- Grado 9: Dotacional Cementerio
- Grado 10: Transportes e infraestructuras
- Grado 11: Dotacional Hostelero

**Art. 8.13.2.1. Condiciones de parcelación y edificación.**

Para las edificaciones existentes se conservan sus características actuales en lo que se refiere a alineaciones y alturas.

Para solares entre medianeras o que se ocupen una manzana completa se aplicará la ordenanza residencial de la zona en que se encuentren incluidos.

Para áreas de uso exclusivo, en manzanas completas se aplicarán las condiciones siguientes en función del grado:

GRADO	PARCELA MINIMA	ALTURA MÁX.	ALINEACIONES	OCUPACIÓN	EDIFICABILIDAD
1(*)	2.000 m <sup>2</sup>	9 m (B+1)	Plano	60 %	0,7 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
2(*)	-	4 plantas (B+3)	Plano	50%	1,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
3, 4, 5, 6 y 7 (*)	-	3 plantas (B+2)	Plano	50%	1,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
8	320.000 m <sup>2</sup> (**)	-	-	-	0,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
9	-	-	Plano	-	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
10	-	-	Plano	-	0,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
11	-	5 plantas (B+4)	Plano	25%	1,00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

(\*) Estos grados pueden aumentar la altura, por necesidades de la actividad o por criterios de representatividad, previa autorización de L Pleno del Ayuntamiento.

(\*\*) Superficie total de la parcela existente.

Las ocupaciones al aire libre podrán ocupar el 100% de la parcela.

**8.13.3. Condiciones particulares de uso**

En general, todos las parcelas con ordenanza dotacional tendrán como uso alternativo al característico, cualquier otro uso dotacional en todas sus Clases y Categorías, excepto el cambio a Dotacional Hostelero.

Los usos condicionados están sujetos a las siguientes condiciones generales:

1. El uso Recreativo estará sujeto a las condiciones de distancias mínimas de la normativa particular de usos, y a posibles interferencias urbanas de tráfico y de carácter ambiental.
2. El uso Deportivo estará sujeto a lo establecido en la Ley 17/1997, de 4 de Julio "Ley de Espectáculos Públicos y Actividades recreativas de la Comunidad de Madrid".
3. El uso Terciario Comercial Categoría 3ª estará condicionado a la aprobación de la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Valdemoro previo informe vinculante de las Concejalías de Urbanismo, Interior (Policía) y Comercio.

**Art.8.13.3.10. Grado 10: DT Dotacional Transportes e Infraestructura**

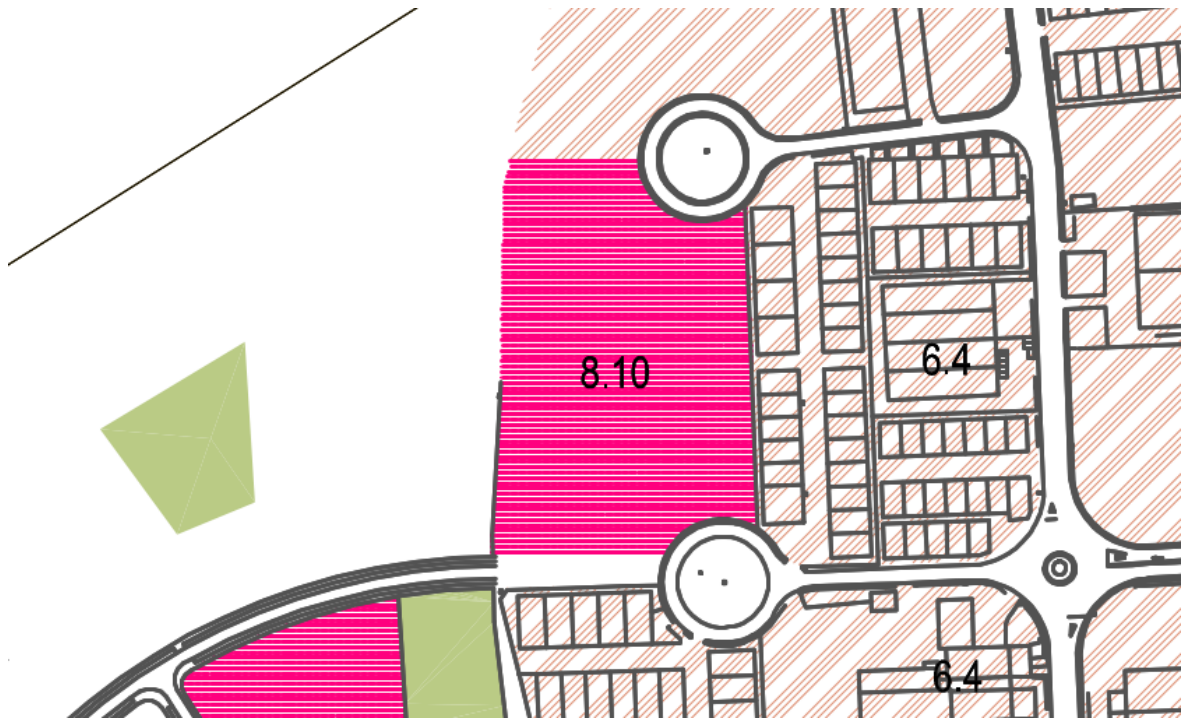
USO CARACTERÍSTICO	USOS COMPATIBLES	USOS CONDICIONADOS	USOS PROHIBIDOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte y Comunicaciones</li> <li>• Infraestructuras Básicas</li> <li>• Garaje: 1ª</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espacios Libres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Residencial</li> <li>Max: 150 m2</li> <li>Vivienda: 1ª</li> <li>Personal de vigilancia</li> </ul>	los restantes

Por tanto, de lo anterior se deduce que la ordenanza **Ordenanza 8.10. Dotacional Transportes e Infraestructuras** permite la implantación.

### H.3. Aparcamiento de Camiones

La calificación urbanística de la superficie cuya concesión se estudia se corresponde con la de ordenanza dotacional de grado 10, **Ordenanza 8.10. Dotacional Transportes e Infraestructuras**, la cual permite como uso característico el aparcamiento uso público que se pretende.

A continuación, se inserta detalle de la ordenación pormenorizada establecida por el vigente Plan General a la superficie objeto de estudio.



Fuente: Plan General de Valdemoro

Por tanto, los parámetros urbanísticos que resultan de aplicación a la parcela y que son acordes con las características del equipamiento que se plantea se corresponden con los recogidos en el Plan General en su capítulo 8. Regulación del Suelo Urbano Consolidado, artículo 8.13. Ordenanza 8: Dotaciones, equipamientos y servicios cuyo extracto a continuación se transcribe a los efectos que nos ocupan:

#### **8.13.1. Ámbito de aplicación.**

El ámbito de esta ordenanza corresponde a las parcelas calificadas como tales en los Planos de Ordenación.

#### **8.13.2. Tipologías y grados.**

Corresponderán las tipologías aisladas o pareadas, con adosamiento a otro edificio de categoría análoga o Terciario con actividades no molestas y que no puedan producir perturbaciones al uso dotacional.

Se establecen los siguientes grados en función del uso a que se destinen las parcelas:

- Grado 1: Dotacional Comercial
- Grado 2: Dotacional Administrativo
- Grado 3: Dotacional Educativo
- Grado 4: Dotacional Sociocultural
- Grado 5: Dotacional Sanitario y Asistencial

- Grado 6: Dotacional Deportivo
- Grado 7: Dotacional Religioso
- Grado 8: Dotacional Guardia Civil
- Grado 9: Dotacional Cementerio
- Grado 10: Transportes e infraestructuras
- Grado 11: Dotacional Hostelero

**Art. 8.13.2.1. Condiciones de parcelación y edificación.**

Para las edificaciones existentes se conservan sus características actuales en lo que se refiere a alineaciones y alturas.

Para solares entre medianeras o que se ocupen una manzana completa se aplicará la ordenanza residencial de la zona en que se encuentren incluidos.

Para áreas de uso exclusivo, en manzanas completas se aplicarán las condiciones siguientes en función del grado:

GRADO	PARCELA MINIMA	ALTURA MÁX.	ALINEACIONES	OCUPACIÓN	EDIFICABILIDAD
1(*)	2.000 m <sup>2</sup>	9 m (B+1)	Plano	60 %	0,7 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
2(*)	-	4 plantas (B+3)	Plano	50%	1,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
3, 4, 5, 6 y 7 (**)	-	3 plantas (B+2)	Plano	50%	1,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
8	320.000 m <sup>2</sup> (**)	-	-	-	0,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
9	-	-	Plano	-	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
10	-	-	Plano	-	0,5 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
11	-	5 plantas (B+4)	Plano	25%	1,00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

(\*) Estos grados pueden aumentar la altura, por necesidades de la actividad o por criterios de representatividad, previa autorización de L. Pleno del Ayuntamiento.

(\*\*) Superficie total de la parcela existente.

Las ocupaciones al aire libre podrán ocupar el 100% de la parcela.

**8.13.3. Condiciones particulares de uso**

En general, todos las parcelas con ordenanza dotacional tendrán como uso alternativo al característico, cualquier otro uso dotacional en todas sus Clases y Categorías, excepto el cambio a Dotacional Hostelero.

Los usos condicionados están sujetos a las siguientes condiciones generales:

1. El uso Recreativo estará sujeto a las condiciones de distancias mínimas de la normativa particular de usos, y a posibles interferencias urbanas de tráfico y de carácter ambiental.
2. El uso Deportivo estará sujeto a lo establecido en la Ley 17/1997, de 4 de Julio “Ley de Espectáculos Públicos y Actividades recreativas de la Comunidad de Madrid”.
3. El uso Terciario Comercial Categoría 3ª estará condicionado a la aprobación de la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Valdemoro previo informe vinculante de las Concejalías de Urbanismo, Interior (Policía) y Comercio.

**Art.8.13.3.10. Grado 10: DT Dotacional Transportes e Infraestructura**

USO CARACTERÍSTICO	USOS COMPATIBLES	USOS CONDICIONADOS	USOS PROHIBIDOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte y Comunicaciones</li> <li>• Infraestructuras Básicas</li> <li>• Garaje: 1ª</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Espacios Libres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Residencial</li> <li>Max: 150 m2</li> <li>Vivienda: 1ª</li> <li>Personal de vigilancia</li> </ul>	los restantes

Por tanto, de lo anterior se deduce que la ordenanza **Ordenanza 8.10. Dotacional Transportes e Infraestructuras** permite la implantación que se pretende dentro de la parcela original y su ampliación.

## I. Análisis ambiental

### I.1. Aparcamiento de la calle Colegio

No se aprecian a priori incidencias ambientales a nivel de este Estudio de Viabilidad que deban ser objeto de estudio específico desde el punto de vista de planes, programa o proyectos preceptivos.

### I.2. Aparcamiento de la Estación

No se aprecian a priori incidencias ambientales a nivel de este Estudio de Viabilidad que deban ser objeto de estudio específico, desde el punto de vista de planes, programa o proyectos preceptivos.

### I.3. Aparcamiento del Polígono Albresa

A efectos de proceder a un correcto tratamiento de la actuación desde el punto de vista de las exigencias legales que se establecen para evitar cualquier tipo de incidencia medioambiental negativa, resulta necesario atender a lo señalado tanto por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, de carácter estatal, así como por la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid en la parte que continúa vigente.

En dicho marco normativo se regulan los procedimientos ambientales aplicables a los planes, programas, proyectos y actividades, tanto públicos como privados, que se pretendan llevar a cabo en el ámbito de la Comunidad de Madrid con el fin de garantizar una adecuada protección del medio ambiente.

Considerando que se prevé la ejecución de determinadas obras que requerirán la formulación de un proyecto, debemos atender a lo que entiende la citada ley por "Proyecto" en su art. 5.3 b) a los efectos de su evaluación de impacto ambiental (EIA):

*"(...) cualquier actuación que consista en la ejecución o explotación de una obra, una construcción, o instalación, así como el desmantelamiento o demolición o cualquier intervención en el medio natural o en el paisaje, incluidas las destinadas a la explotación o al aprovechamiento de los recursos naturales o del suelo y del subsuelo así como de las aguas marinas".*

Una vez considerado que nos encontramos ante un proyecto, debemos analizar si este proyecto debe ser sometido a Evaluación de Impacto Ambiental (EIA), de conformidad con los criterios de la Ley 21/2013.

La elaboración de una Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) supone que la Administración deberá efectuar una estimación de los efectos que un determinado proyecto, obra, o actividad es susceptible de causar sobre el medio ambiente para emitir con posterioridad un informe en el que se determine la conveniencia o no de realizarlo y, en caso de resultar procedente, fijar las condiciones en que debe llevarse a cabo.

En el artículo 7 de la Ley 21/2013 se establece que deberán someterse a Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) los proyectos y actividades, tanto públicos como privados, que se enumeran con carácter general en sus Anexos I y II, según se trate de EIA por procedimiento ordinario o simplificado, respectivamente.

Del análisis de la normativa ambiental aplicable resulta que el Proyecto de construcción de una campa para aparcamiento de vehículos pesados **no se encuentra entre los supuestos a los que se le exige Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)**.

En todo caso, lo anterior debe entenderse sin perjuicio de que el proyecto de obras deba ser sometido a la oportuna comprobación ambiental en el procedimiento de autorización municipal de actividad de la instalación de cara, en su caso, al establecimiento de las medidas oportunas.

Por otra parte, dado que la construcción que nos ocupa es proyectada en su totalidad en superficie, el proyecto habrá de tener en cuenta su integración con el paisaje urbano existente, así como las entradas y salidas de tráfico y peatonales cuya incidencia deberá ser mínima coincidiendo con el viario.

En base a todo lo anterior, una vez analizada la actuación desde el punto de vista de las exigencias medioambientales, se puede afirmar que no se prevé que la optimización y ampliación del aparcamiento de vehículos y *Truck Center* deba ser sometida a un procedimiento específico de carácter medioambiental al no encontrarse dentro de los supuestos en los que el legislador presupone que se pueda derivar algún tipo de efecto susceptible de ser estudiado.

## J. Justificación de la solución elegida

Siguiendo las instrucciones municipales recibidas para la elaboración de este Estudio de Viabilidad, se plantea llevar a efecto la licitación de una única concesión que tenga por objeto la explotación de los siguientes tres (3) aparcamientos: el aparcamiento de la calle Colegio, el aparcamiento de la Estación y el aparcamiento del Polígono Albresa.

Para todos los aparcamientos se destaca la necesidad troncal de incorporar un sistema de vigilancia por cámaras; que las instalaciones funcionen 24 horas al día; que se automaticen los servicios y se gestione de manera centralizada del servicio; que se instalen puntos de recarga de vehículos eléctricos; que se incluyan instalaciones para la producción de energías renovables que contribuyan a la sostenibilidad de los servicios.

Es por ello por lo que se ha encargado la formulación del presente estudio, de cara a garantizar la viabilidad de continuar explotando tres instalaciones municipales que en la actualidad se explotan de manera directa por el Ayuntamiento, si bien a través de una concesión pública acometiendo para ello una serie de actuaciones que se imputarán al concesionario, como necesaria implementación de las instalaciones.

Se considera que esta solución que se pretende adoptar, no solo permite la prestación de un servicio demandado y rentable susceptible de atraer a operadores interesados en su gestión, sino que además dará respuesta a una clara necesidad municipal de mejorar la infraestructura existente para atender mejor a la demanda consolidada, además de atender nuevas demandas derivadas de la actividad logística que se desarrolla en Valdemoro y, en concreto, a las circunstancias propias del transporte de mercancías por carretera. Asimismo, supone la posibilidad de poner en valor el demanio local.

En cuanto a la atracción de potenciales licitadores interesados en gestionar unas instalaciones como las que se proponen, qué duda cabe que las empresas se distinguen por esforzarse constantemente en aumentar sus ventajas competitivas buscando el emplazamiento geográfico más conveniente para el desarrollo de sus actividades. De este modo, se ha tenido en cuenta:

- La ubicación privilegiada del aparcamiento de la calle Colegio, en una zona con gran demanda de aparcamiento debido a la poca posibilidad de aparcar en los viales debido al trazado antiguo de la zona, y la no existencia de plazas de aparcamiento en muchos inmuebles de la zona, hacen atractiva la explotación del mismo.

- En el caso del aparcamiento de la Estación, cabe destacar su cercanía a un nodo intermodal de transporte público como la estación de cercanías de Valdemoro.
- En el caso del aparcamiento del polígono Albresa, la localización de la parcela se considera estratégica, habida cuenta de su cercanía a una zona de considerable actividad industrial y logística en el Corredor del Henares, vinculada estrechamente al transporte de mercancías por carretera y, concretamente, teniendo en cuenta su óptima accesibilidad a la principal infraestructura viaria, A-4.

En la actualidad, los servicios de logística resultan imprescindibles para poder dar respuesta a la complejidad de las nuevas demandas de la actividad económica, siendo que la importancia del transporte de mercancías es vital para su correcto desarrollo. La complejidad de las demandas a las que nos referimos proviene, entre otros aspectos, de la fabricación global integrada, de las propias redes de la producción, de la creciente necesidad de que las respuestas al consumidor sean cada vez más inmediatas, así como de las nuevas consideraciones sobre la seguridad. En la medida en que la actividad logística se convierte en esencial para el correcto funcionamiento del engranaje de la actividad comercial, una correcta operativa del transporte de mercancías, de su almacenaje y, en general, de su suministro, resulta fundamental en términos de productividad logística.

El transporte terrestre de mercancías debe prestarse en unas condiciones de seguridad y calidad acordes a la demanda del mercado de modo que no repercuta en el normal funcionamiento de la zona sobre la que se desarrolla. Ello obliga a que la infraestructura municipal se adapte para dar respuesta a los diferentes operadores evitando, por otra parte, todo tipo de problemas derivados de una potencial congestión del tráfico, así como de la inexistencia de zonas estanciales adaptadas para unos vehículos de considerables dimensiones.

Por tanto, habiéndose detectado un déficit de zonas para este tipo de estacionamiento y siendo vital que los transportistas cuenten con áreas estanciales de descanso, así como para la prestación de servicios de mantenimiento de sus vehículos, en última instancia la generación de una campa como la que se pretende viene a satisfacer las necesidades de la población en general. Máxime dado que es previsible que la demanda de este servicio se vea incrementada a corto y medio plazo como consecuencia de los próximos desarrollos de suelo destinado a industria logística en el término municipal de Valdemoro y otros municipios próximos.

Por otra parte, se ha tenido en cuenta el patrimonio municipal obtenido por el Ayuntamiento y, en concreto, se ha observado la posibilidad de poner en valor las parcelas destinadas a equipamiento en suelo urbano disponibles en el T.M. de Valdemoro, aprovechando sus óptimas condiciones de dimensión, localización, accesibilidad, usos colindantes, así como su aptitud para ser ejecutada con carácter inmediato.

En cuanto a la configuración o características básicas de las obras previstas en relación con el aparcamiento del polígono Albresa descritas en el presente y que se reflejan gráficamente en el plano del **Anexo VI Plano P4 “Propuesta de organización espacial”**, para su determinación se ha partido del conocimiento previo de instalaciones similares, así como de la experiencia respecto de los requisitos que resultan necesarios para un óptimo funcionamiento. Asimismo, se han tenido en cuenta las posibilidades que ofrece la propia configuración de la parcela municipal, que se considera adecuada y permite adaptarse a las características propias de una campa para vehículos pesados, siendo que las obras a ejecutar no entrañan una gran complejidad desde el punto de vista meramente constructivo.

En todo caso, lo anterior debe entenderse sin perjuicio de que el futuro concesionario pueda presentar como mejora, siempre y cuando cumplan los parámetros urbanísticos de aplicación, una propuesta de distribución de las instalaciones que considere más acorde para su futura explotación.

## K. Riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación de la obra

### K.1. Análisis de Riesgos operativos y tecnológicos

La atribución del derecho a explotación en el marco de una concesión lleva aparejada, por definición, la traslación al concesionario de los riesgos derivados de, en su caso, la construcción e implementación de las instalaciones, la financiación, conservación y explotación de la obra pública.

No obstante, los proyectos desarrollados bajo esquemas concesionales no implican necesariamente que el concesionario deba asumir la totalidad de los riesgos derivados de la operación. El reparto de riesgos debe hacerse en el contrato caso por caso, de una forma precisa, en función de las capacidades respectivas de las partes para evaluarlos, controlarlos y gestionarlos. Un adecuado reparto de riesgos resultará clave para hacer atractivo el proyecto y favorecer su financiación en el mercado, sin perder de vista, por otra parte, la necesidad de cumplimiento de los objetivos de estabilidad presupuestaria por parte, en este caso, del Ayuntamiento de Valdemoro.

El objetivo, en último extremo, es optimizar la transferencia de riesgos, no maximizarla, de tal forma que se repartan en función de cuál sea la parte que esté en mejor condición para afrontarlos al menor coste. De esta forma, ni el Ayuntamiento de Valdemoro quedará al margen del devenir del proyecto, ni se encarecerá o se pondrá en riesgo la viabilidad o posibilidad de cumplimiento del contrato. En definitiva, el objetivo es tratar de minimizar la probabilidad de concurrencia de riesgos y sobrecostes de materialización de los mismos, incluyendo en el Pliego de Cláusulas Particulares (PPT) que rija el proceso de licitación un reparto racional de riesgos y mecanismos de mitigación adecuados.

En el siguiente cuadro se presenta un resumen indicativo de los riesgos del proyecto inicialmente detectados. No constituye, por tanto, una explicación exhaustiva de los diferentes riesgos ni de los mecanismos de mitigación. La configuración detallada de dicha estructuración de riesgos deberá aparecer convenientemente reflejada en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que regirán el proceso de licitación.

#### K.1.1. RIESGO DE DISEÑO Y CONTRUCCIÓN

Riesgo	Impacto potencial	Asignación del potencial
<b>RIESGO DE DISEÑO Y CONTRUCCIÓN</b>		
Riesgo de diseño de la obra y elaboración de proyectos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrasos en el inicio y terminación de las obras/puesta en servicio</li> <li>Sobrecostes de construcción</li> <li>Default Financiero</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de diseño (modificaciones o retrasos en la aprobación imputables a la Administración)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrasos en el inicio y terminación de las obras/puesta en servicio y en el devengo de retribuciones</li> <li>Sobrecostes de construcción</li> </ul>	Ayuntamiento
Riesgo de defectos o errores en el proyecto constructivo (realizado por el concesionario y aprobado por la Administración manifestados durante la ejecución de la obra)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modificación de la obra</li> <li>Sobrecostes de construcción</li> <li>Retraso en la terminación de las obras</li> <li>Mayores necesidades de financiación y retrasos en el inicio del devengo de retribuciones derivadas de la necesidad de volver a ejecutar las obras erróneamente proyectadas</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de disponibilidad de suelos objeto de concesión	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retraso en el inicio de las obras</li> </ul>	Ayuntamiento
Fuerza Mayor durante la fase de construcción (LCSP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecostes de Construcción</li> <li>Paralización del Proyecto</li> <li>Ruptura de la financiación</li> <li>Default Financiero.</li> </ul>	Compartido
Riesgo de sobrecoste de construcción	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mayor necesidad de fondos a aportar por el promotor</li> </ul>	Concesionario

Riesgo de retraso en finalización de las obras de construcción por causas no imputables a la Administración	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecoste de construcción</li> <li>Mayores necesidades de financiación y retrasos en el inicio del devengo de retribuciones</li> </ul>	Concesionario
Riesgo genérico de construcción de las obras	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrasos en el inicio y terminación de las obras/puesta en servicio</li> <li>Sobrecostes de construcción</li> <li>Necesidad de mayor financiación</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de factores externos con efecto negativo en el proceso constructivo (LCSP) (agentes atmosféricos u otros)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mayores necesidades de financiación y retrasos en el inicio del devengo de retribuciones derivadas de los daños que los efectos externos puedan ocasionar.</li> <li>Retrasos en finalización de las obras / puesta en servicio</li> <li>Sobrecostes de construcción</li> <li>Paralización del Proyecto</li> </ul>	Ayuntamiento
Riesgo geotécnico sobre la naturaleza, estructura del terreno y redes existentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrasos en finalización de las obras / puesta en servicio</li> <li>Sobrecostes de construcción</li> </ul>	Compartido (en función de la documentación puesta a disposición durante la fase de licitación)
Riesgo de insuficiencia en los seguros contratados durante el periodo construcción	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecostes de construcción</li> </ul>	Concesionario
Riesgo Tecnológico en la construcción y diseño	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecostes de construcción</li> <li>Retraso en la finalización de la obra</li> <li>Modificaciones y sobrecostes de proyecto</li> </ul>	Concesionario

## K.1.2. RIESGO DE PUESTA EN SERVICIO Y OPERACIÓN

Riesgo	Impacto potencial	Asignación del potencial
<b>RIESGO DE PUESTA EN SERVICIO Y OPERACIÓN</b>		
Riesgo de puesta en servicio de las obras no imputable a Administración	<ul style="list-style-type: none"> <li>Retrasos en fecha de puesta en servicio</li> <li>Retraso en generación de flujo de caja</li> <li>Posible default financiero</li> <li>Penalizaciones contratos financieros</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de sobrecostes de explotación (menor eficiencia en la explotación / mayor coste de suministros externos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución del margen operativo y flujo de caja</li> <li>Default financiero</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de explotación de las obras	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecostes de Explotación</li> <li>Disminución del margen operativo</li> <li>Default Financiero</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de disponibilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución del margen operativo</li> <li>Default financiero</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de demanda	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución de ingresos y margen operativo</li> <li>Default financiero</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de sobrecostes de inversiones de reposición (vandalismo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Disminución del margen operativo</li> <li>Default financiero</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de conservación y mantenimiento y reposición de las obras y bienes de equipo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecostes de explotación</li> <li>Incremento de las necesidades de inversión durante la explotación</li> <li>Disminución del margen operativo.</li> <li>Default Financiero.</li> </ul>	Concesionario
Riesgo tecnológico en la aplicación de la cláusula de progreso en las instalaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potencial necesidad de aportación de fondos adicionales</li> <li>Disminución del margen operativo</li> </ul>	Concesionario
Fuerza Mayor durante el periodo de explotación (LCSP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecostes de Explotación</li> <li>Paralización del Proyecto</li> <li>Ruptura de la financiación</li> <li>Disminución del margen operativo.</li> <li>Default Financiero.</li> </ul>	Compartido
Insuficiencia en los seguros contratados durante el periodo explotación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sobrecostes de explotación</li> <li>Potencial necesidad de aportación de fondos adicionales</li> </ul>	Concesionario

### K.1.3. RIESGO DE FINANCIACIÓN

RIESGO DE FINANCIACIÓN		
Riesgos asociados a la obtención de la financiación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayores costes de financiación / garantías exigidas por las entidades financieras</li> </ul>	Concesionario
Riesgo de retrasos en el cierre de la financiación	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor necesidad de fondos a aportar por el promotor</li> </ul>	Concesionario

### K.1.4. RIESGOS GENERALES

RIESGOS GENERALES		
Riesgo Socio-político	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de aceptación social</li> <li>• Retrasos en la ejecución del Proyecto</li> </ul>	Ayuntamiento
Riesgos macroeconómicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobrecostes de construcción / explotación</li> <li>• Infraestimación de los ingresos de explotación</li> <li>• Default Financiero</li> </ul>	Concesionario

## K.2. Gestión de Riesgos operativos y tecnológicos (v2)

Con arreglo al esquema identificado, cabe deducir:

### K.2.1. RIESGO DE DISEÑO Y CONTRUCCIÓN

- En relación con el **riesgo de construcción**, el concesionario asumirá las consecuencias derivadas de:
  - la existencia de retrasos en la finalización de la obra y posterior entrega, siempre que fuera por causa a él imputable;
  - el incumplimiento de las prescripciones técnicas de las obras y de las deficiencias técnicas;
  - el incremento de costes que pudieran surgir durante la ejecución del contrato;
  - los daños a terceros en la ejecución de las obras; o
  - en general, cualquier incidencia que pueda surgir durante la ejecución de las obras imputable a su actuación.
- En el momento de finalizar la obra, el Ayuntamiento comprobará el estado y disponibilidad de las mismas, pudiendo solicitar al concesionario la subsanación de todos los defectos y deficiencias que haya detectado. Adicionalmente, no se prevén en el presente proyecto aportaciones del Ayuntamiento durante esta fase de construcción.

### K.2.2. RIESGO OPERACIONAL

- En relación con el **riesgo operacional**, el concesionario asumirá, de una parte, el riesgo de demanda, referido a la variabilidad de la demanda con independencia del comportamiento que desarrolle la sociedad concesionaria, riesgo este que ha de surgir del:
  - ciclo económico,
  - de las nuevas tendencias del mercado,
  - de la competencia,
  - de las nuevas preferencias de los usuarios,
  - del posible cambio modal, etc.,

### K.2.3. RIESGO DE EXPLOTACIÓN

- y de otra el **riesgo de explotación** del activo, por ejemplo, obligándole a asumir las consecuencias derivadas de:
  - una defectuosa conservación y mantenimiento;
  - de la imposibilidad de utilización de determinadas zonas;
  - del incumplimiento de la normativa de seguridad mercado, etc.

## K.2.4. RIESGO DE TECNOLÓGICO

- En relación con el **riesgo tecnológico**, el concesionario asumirá las consecuencias derivadas de:
  - mala definición de las instalaciones a nivel proyecto
  - uso inadecuado de la maquinaria en la construcción,
  - operación y explotación con tecnología obsoleta, etc.

## K.2.5. RIESGO GENERAL

Así mismo se prevé que:

- el mantenimiento y el seguro de la obra pública sean asumidos por el concesionario;
- que el Ayuntamiento no asuma el deber de reembolso de las deudas de la sociedad en caso de rescisión anticipada del contrato;
- que no se prevea el pago de cantidades fijas; y
- que el concesionario asuma los riesgos asociados a la financiación de las obras.

## L. Estudio de Seguridad y Salud

El Real Decreto 1.627/1997 de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción, establece en su artículo 4 los proyectos de obra previstos, en los que el promotor estará obligado a que en la fase de redacción del proyecto se elabore un Estudio de Seguridad y Salud:

*“1. El promotor estará obligado a que en la fase de redacción del proyecto se elabore un estudio de seguridad y salud en los proyectos de obras en que se den alguno de los supuestos siguientes:*

- a) Que el presupuesto de ejecución por contrata incluido en el proyecto sea igual o superior a 75 millones de pesetas.*
- b) Que la duración estimada sea superior a 30 días laborables, empleándose en algún momento a más de 20 trabajadores simultáneamente.*
- c) Que el volumen de mano de obra estimada, entendiéndose por tal la suma de los días de trabajo del total de los trabajadores en la obra, sea superior a 500.*
- d) Las obras de túneles, galerías, conducciones subterráneas y presas.*

*2. En los proyectos de obras no incluidos en ninguno de los supuestos previstos en el apartado anterior, el promotor estará obligado a que en la fase de redacción del proyecto se elabore un estudio básico de seguridad y salud.”*

A estos efectos y considerando los parámetros que a lo largo de este Estudio se han tomado como base para la ejecución de las obras necesarias, y por cuanto dichas obras se incluyen en los supuestos del apartado 1, el Proyecto de Construcción de una campa de vehículos y *Truck center*, requerirá de la redacción de un Estudio de Seguridad y Salud.

El Estudio de Seguridad y Salud, en los términos previstos en el artículo 5 del RD 1.627/1997, será elaborado por el técnico competente designado por el promotor.

Conforme se especifica en el apartado 2 del artículo 5 del RD 1.627/1.997, el Estudio de Seguridad y Salud contendrá, como mínimo, los siguientes documentos:

- a) Memoria descriptiva de los procedimientos, equipos técnicos y medios auxiliares que hayan de utilizarse o cuya utilización pueda preverse; identificación de los riesgos laborales que puedan ser evitados, indicando a tal efecto las medidas técnicas necesarias para ello; relación de los riesgos laborales que no puedan eliminarse conforme a lo señalado anteriormente, especificando las medidas preventivas y protecciones técnicas tendentes a controlar y reducir dichos riesgos y valorando su eficacia, en especial cuando se propongan medidas alternativas.

- b) Pliego de condiciones particulares en el que se tendrán en cuenta las normas legales y reglamentarias aplicables a las especificaciones técnicas propias de la obra de que se trate, así como las prescripciones que se habrán de cumplir en relación con las características, la utilización y la conservación de las máquinas, útiles, herramientas, sistemas y equipos preventivos.
- c) Planos en los que se desarrollarán los gráficos y esquemas necesarios para la mejor definición y comprensión de las medidas preventivas definidas en la memoria, con expresión de las especificaciones técnicas necesarias.
- d) Mediciones de todas aquellas unidades o elementos de seguridad y salud en el trabajo que hayan sido definidos o proyectados.
- e) Presupuesto que cuantifique el conjunto de gastos previstos para la aplicación y ejecución del Estudio de Seguridad y Salud.

Asimismo, dicho estudio deberá formar parte del proyecto de ejecución de obra o, en su caso, del proyecto de obra, ser coherente con el contenido del mismo y recoger las medidas preventivas adecuadas a los riesgos que conlleve la realización de la obra.

## **M. Coste de la inversión a realizar. Sistema de financiación. Procedencia de la obra.**

La concesión supone una modalidad típica de contratación del sector público que se encuentra regulada por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP).

En esencia, la concesión constituye un instrumento jurídico con el que cuenta la Administración pública para atraer a operadores o gestores especializados que aporten capital privado para la financiación de determinadas infraestructuras y servicios. Por tanto, resulta imprescindible que la concesión ofrezca seguridad jurídica y unas razonables expectativas de beneficio o de limitación del riesgo al licitador, sin eliminar el principio de riesgo y ventura implícito a todo concesionario.

En consecuencia, dado que el futuro concesionario deberá asumir la financiación de la ejecución de las obras, éste deberá confeccionar previamente su correspondiente Plan Económico que incluya, entre los aspectos que le son propios:

- el sistema de tarifas,
- la inversión,
- los costes de explotación,
- las obligaciones de pago y
- los gastos financieros, directos o indirectos, estimados.

En este apartado se ha considerado la incidencia que tiene en las tarifas, así como las previsiones de amortización en el plazo concesional y en otras variables de la concesión previstas, los rendimientos implícitos a la demanda de utilización de la obra.

Por otro lado, el artículo 265 de la LCSP establece que:

1. *Las obras objeto de concesión serán financiadas, total o parcialmente, por el concesionario que, en todo caso, asumirá el riesgo operacional en los términos definidos en el apartado cuarto del artículo 14.*
2. *Cuando existan razones de rentabilidad económica o social, o concurren singulares exigencias derivadas del fin público o interés general de las obras objeto de concesión, la Administración podrá también aportar recursos públicos para su financiación, que adoptará la forma de financiación conjunta de la obra, mediante subvenciones o préstamos*

*reintegrables, con o sin interés, de acuerdo con lo establecido en el artículo 252 y en esta Sección, y de conformidad con las previsiones del correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares, debiendo respetarse en todo caso el principio de asunción del riesgo operacional por el concesionario.*

- 3. La construcción de las obras objeto de concesión podrá asimismo ser financiada con aportaciones de otras Administraciones Públicas distintas a la concedente, en los términos que se contengan en el correspondiente convenio, y con la financiación que pueda provenir de otros organismos nacionales o internacionales.*

En el presente caso, no se plantea la necesidad de financiación conjunta público-privada de las obras, no previéndose aportación económica del Ayuntamiento de Valdemoro para su puesta en funcionamiento e implementación. Por tanto, a continuación, se establecen los distintos costes de inversión propuesta que deberá asumir el concesionario.

## **M.1. Coste de la inversión a realizar**

Se estima que el alcance de los trabajos necesarios a realizar para la adecuación de los aparcamientos será el siguiente:

### **M.1.1. Aparcamiento Calle Colegio**

1. Construcción de aseos diferenciados por sexo junto a la cabina de control del aparcamiento, uno de ellos deberá ser accesible.
2. Remodelación de cabina de control y realización de la acometida a la red de saneamiento y agua pertinentes.,
3. Accesibilidad parking.
4. Automatización del control de vehículos y pagos mediante Instalación de un sistema de gestión y control de accesos al aparcamiento.
5. Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia.
6. Reparación de pavimento en zona de canaletas de recogida de agua y repintado de plazas.
7. Automatización de las puertas de acceso al recinto para que se puedan abrir mediante mando en el horario de residentes y remotamente desde el aparcamiento de camiones
8. Instalación de nueva señalética.
9. Mantenimiento y limpieza de las instalaciones existentes y dispositivos.
10. Instalación de la dotación de puntos de recarga y condiciones de uso, según Real Decreto 184/2022 y Real Decreto-ley 29/2021.
11. Instalación de paneles fotovoltaicos con potencia menor de 100 kwh.
12. Conexión de datos.
13. Pintado de marquesinas y cerrajería existente en el parking.

El plazo fijado para su ejecución es de 3 meses. No está previsto el cierre total del aparcamiento en ningún momento durante la ejecución de las obras.

### **M.1.2. Aparcamiento Calle Estación**

1. Construcción de aseos diferenciados por sexo en la ubicación del aseo existente, uno de ellos deberá ser accesible.
2. Accesibilidad parking.
3. Obras previas al comienzo de la concesión.

4. Automatización del control de vehículos y pagos mediante Instalación de un sistema de gestión y control de accesos al aparcamiento.
5. Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia.
6. Mantenimiento y limpieza de las instalaciones existentes y dispositivos.
7. Automatización de las puertas de acceso al recinto para que se puedan abrir mediante mando en el horario de residentes y remotamente desde el aparcamiento de camiones
8. Instalación de nueva señalética.
9. Instalación de la dotación de puntos de recarga y condiciones de uso, según Real Decreto 184/2022 y Real Decreto-ley 29/2021.
10. Instalación de marquesinas en cubierta para alojar paneles fotovoltaicos con potencia menor de 100 kwh.
11. Sustituciones bombas de achique

El plazo fijado para su ejecución es de 3 meses. No está previsto el cierre total del aparcamiento en ningún momento durante la ejecución de las obras.

### **M.1.3. Aparcamiento Polígono Albresa**

1. Adecuación de caseta existente y construcción de nueva caseta para la implantación de vestuarios diferenciados, con duchas, aseos, zona de estancia con vending, lavandería y accesibles.
2. Lavadero de camiones e instalaciones asociadas.
3. Pavimentación nueva del aparcamiento existente y repintado con la nueva distribución.
4. Ejecución de la nueva campa de aparcamiento con vallado de seguridad del nuevo perímetro, igualando la solución existente para la adecuación de nueva parcela.
5. Accesibilidad parking.
6. Automatización del control de vehículos y pagos mediante Instalación de un sistema de gestión y control de accesos al aparcamiento.
7. Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia.
8. Iluminación del exterior. solar.
9. Motorización y sustitución de puertas de entrada, salida y entrada peatonal con control de accesos.
10. Instalación de nueva señalética.
11. Mantenimiento y limpieza de las instalaciones existentes y dispositivos.
12. Instalación de la dotación de puntos de recarga y condiciones de uso, según Real Decreto 184/2022 y Real Decreto-ley 29/2021.
13. Marquesinas de sombra en zona de estancia en verano y algunas plazas de coches.
14. Instalación de marquesinas para alojar paneles fotovoltaicos con potencia menor de 100 kwh.
15. Conexión de datos.

El plazo fijado para su ejecución es de 6 meses. No está previsto el cierre total del aparcamiento en ningún momento durante la ejecución de las obras.

RESUMEN PRESUPUESTO DE INFRAESTRUCTURAS	
Obras calle del Colegio	PEM
Aseos diferenciados por sexos, minusválidos	22.100,00 €
Reforma garita	4.900,00 €
Automatización del control de vehículos	43.154,00 €
Vigilancia con cámaras	5.500,00 €
Reparación de pavimento y rejillas	9.600,00 €
Motorización y sustitución de puertas de entrada y salida	19.000,00 €
Señalética	2.500,00 €
Puesta al día de las instalaciones	3.000,00 €
Puntos de carga según ley	10.000,00 €
Placas fotovoltaicas (kw)	27.004,00 €
Conexión de datos	1.800,00 €
Pintado de marquesinas y cerrajería existente en el parking	15.500,00 €
Obras estación	PEM
Aseos	18.000,00 €
Automatización del control de vehículos	54.900,00 €
Vigilancia con cámaras	16.500,00 €
Puesta al día de las instalaciones	6.500,00 €
Motorización de puertas de entrada, salida y peatonal con control de accesos	2.100,00 €
Señalética	2.500,00 €
Puntos de carga según ley	46.200,00 €
Placas fotovoltaicas inferior de 100 kW y marquesinas de sombra en cubierta	125.000,00 €
Sustitución bombas achique	2.500,00 €
Obras camiones C/ Paris	PEM
Adecuación de caseta existente y caseta nueva para vestuario con duchas, zona de estancia con vending, lavandería, ...	99.450,00 €
Lavadero de camiones e instalaciones asociadas	95.000,00 €
Pavimentación nueva incluyendo la zona de ampliación y repintado con la nueva distribución	131.400,00 €
Vallado de seguridad del nuevo perímetro, igualando la solución existente y adecuación de nueva parcela	344.550,00 €
Automatización del control de vehículos (barreras, reconocimiento matriculas, cajeros, software, comunicación con garita Parking de Camiones, ...)	85.006,00 €
Vigilancia con cámaras	22.200,00 €
Iluminación del exterior. solar.	1.100,00 €
Motorización y sustitución de puertas de entrada, salida y entrada peatonal con control de accesos.	33.000,00 €
Señalética.	2.500,00 €
Puesta al día de las instalaciones	2.100,00 €
Puntos de carga según ley, conexiones de camiones y remolques frigoríficos.	49.600,00 €
Marquesinas de sombra en zona de estancia en verano y algunas plazas de coches.	9.000,00 €
Placas fotovoltaicas inferior de 100 kW y marquesinas	132.000,00 €
Conexión de datos	1.900,00 €
General	PEM
Seguridad y Salud en las obras (1,5% del PEM)	incluido
Gestion de residuos (0,5% del PEM)	incluido
Control de Calidad (1% del PEM)	incluido
<b>TOTAL, PEM OBRAS A PRINCIPIO DE LA CONCESION</b>	<b>1.447.064,00 €</b>
Gastos generales (13% s/PEM)	188.118,32 €
Beneficio industrial (6% s/PEM)	86.823,84 €
<b>TOTAL, PBL OBRAS A PRINCIPIO DE LA CONCESION</b>	<b>1.722.006,16 €</b>
ICIO (4%) PEM	57.882,56 €
Diseño (4%) PEM	57.882,56 €
DF (4%) PEM	57.882,56 €
<b>TOTAL, INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS INICIALES (Sin IVA)</b>	<b>1.895.653,84 €</b>
Reinversión en infraestructuras a realizar a la mitad de la concesión (10% s/inversion inicial - AÑO 13)	189.565,38 €
<b>TOTAL, INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS EN EL TOTAL DE LA CONCESIÓN (Sin IVA)</b>	<b>2.085.219,22 €</b>
Impuesto ITP sobre el canon (4% S/CANON TOTAL CONCESION)	47.661,09 €
<b>TOTAL, INVERSIÓN (Sin IVA)</b>	<b>2.132.880,31 €</b>

Las ratios de inversión por metro cuadrado, así como los gastos por honorarios, han sido estimados en base a la experiencia contrastada con operadores del sector y comparándolos con otros proyectos de características similares.

## M.2. Sistema de financiación

El sistema de financiación será objeto de estudio detallado en el **Documento II “Viabilidad económico-financiera”** del presente estudio.

## M.3. Procedencia de las obras

Este estudio tiene por objeto, entre otros aspectos, justificar la viabilidad técnica de la realización de obras de renovación, automatización, modernización, ampliación y adecuación a las exigencias operativas actuales propuestas, para la posterior explotación de tres (3) aparcamientos de vehículos en el T.M. de Valdemoro: Aparcamiento de Camiones del polígono Albresa, el Aparcamiento de la Estación y Aparcamiento de la Calle del Colegio, todos ellos situados respectivamente sobre parcelas municipales destinadas a equipamiento de conformidad con lo establecido en el Plan General de Valdemoro, cuya clasificación es la de Suelo Urbano Consolidado (SUC).

Por otra parte, dado que la concesión supone que deban ser los operadores privados quienes asuman la explotación de una obra pública, resulta obvio que procede tener en cuenta que la empresa privada ha tenido tradicionalmente como principal objetivo el obtener un determinado **rendimiento económico**. No obstante, este aspecto es objeto de análisis en documento independiente.

Por el contrario, a la Administración y a la empresa pública se les exige que su actividad se dirija a la obtención de un determinado **rendimiento social** que redunde, en definitiva, en garantizar el **interés general**. A primera vista estos objetivos parecen muy distantes, pero lo cierto es que la sociedad actual y las políticas asumidas por los equipos de gobierno vienen exigiendo que las estructuras empresariales sepan cohesionar debidamente ambos aspectos, máxime si actúan por encomienda de la propia Administración.

Con la finalidad de garantizar la atención de los objetivos antes descritos, los aparcamientos y las instalaciones de servicios complementarios a la actividad principal de estos, tales como los que se destinen a la producción de energía fotovoltaica, las instalaciones de vestuarios, *vending*, zonas de aseo, conexión eléctrica de camiones frigoríficos, recarga de vehículos eléctricos, autolavado, administración y aparcamiento que los adjudicatarios del concurso diseñarán, deberá atender a la consecución de las siguientes condiciones:

- **Funcionalidad:** Se buscará adecuar la ordenación de las parcelas a la funcionalidad específica de los servicios a desarrollar mediante su predimensionamiento (unidades de ordenación agrupadas, aparcamientos, radios de giro, pendientes, viario dimensionado para el movimiento de vehículos pesados, etc.).
- **Máximo aprovechamiento:** A alcanzar bajo el respeto a unos adecuados parámetros de calidad del conjunto y cumpliendo con las afecciones derivadas de las zonas de servidumbre y distancias mínimas a viarios.
- **Amplitud del viario y de los espacios libres:** De tal modo que ello permita absorber las variaciones de cotas minimizando los movimientos de tierras necesarios, pero asegurando la horizontalidad de las instalaciones.
- **Señalización:** Se delimitarán áreas “truck” y áreas para vehículos ligeros, y se señalizarán los recorridos de tal modo que se garantice la seguridad dentro de las instalaciones.
- **Sostenibilidad:** Se planteará que el diseño de los edificios y instalaciones, así como de la propia urbanización, sea respetuoso con el medioambiente y fomente el ahorro energético, adaptando asimismo a tales objetivos los materiales a emplear.

## N. Conclusiones

En base a las consideraciones anteriormente vertidas en el presente Estudio de Viabilidad y como actuación preparatoria previa para llevar a cabo la contratación de una concesión pública, se concluye que resulta factible tanto desde el punto de vista jurídico como técnico, llevar a cabo mediante el otorgamiento de una concesión, la realización de obras de renovación, automatización, modernización, ampliación y adecuación a las exigencias operativas actuales propuestas, y posterior explotación, de los siguientes tres (3) aparcamientos municipales de vehículos: el aparcamiento de camiones del polígono Albresa; el aparcamiento de la Estación; y el Aparcamiento de la Calle del Colegio, todos ellos repartidos en distintas ubicaciones dentro del T.M. de Valdemoro.

Lo anterior se concluye en base a lo siguiente:

- A la acreditación de la existencia de una demanda, consolidada en el caso de los aparcamientos de la calle Colegio y de la Estación, y latente, en el caso del aparcamiento del polígono Albresa, para este tipo de servicios relacionados con los vehículos de transporte de mercancías en el área de influencia del Corredor de la carretera de Andalucía A-4, habida cuenta de la insuficiencia y/o inadecuación de instalaciones de este tipo que den respuesta a las necesidades ordinarias del transporte de mercancías por carretera. Y especialmente considerando el importante grado de desarrollo de actividad logística en el T.M. de Valdemoro y alrededores, la cual supone un elevado número de actividades ligadas a la carga, descarga y almacenamiento de mercancías y, por tanto, al transporte de mercancías por carretera.
- A la necesidad de evitar la congestión del tráfico en el entorno de los principales accesos por carretera a las zonas industriales y de actividad de Valdemoro, así como a la necesidad de ordenar debidamente el flujo del tráfico por los viarios internos, evitando el estacionamiento inadecuado de vehículos pesados en la vía pública.
- A la necesidad de dar respuesta al próximo establecimiento de una zona de bajas emisiones en el centro del municipio de Valdemoro y su posible peatonalización (es el caso del aparcamiento de la calle Colegio).
- A la necesidad de potenciar la intermodalidad entre el transporte privado y el público mediante un aparcamiento disuasorio que atienda la demanda de servicios adecuadamente.
- Al hecho de que el Ayuntamiento de Valdemoro cuenta con bienes demaniales aptos para que pueda continuar explotándose este tipo de actividad y que, en cualquier caso, se trata de inmuebles que deben ser puestos en valor.
- A que, por otra parte, no se aprecian aspectos de carácter medioambiental que puedan suponer un obstáculo para la explotación de los aparcamientos en régimen de concesión, acometiendo las obras de implementación que resulten oportunas.
- A que tampoco se observan riesgos tecnológicos y operativos relevantes que puedan poner en peligro su desarrollo.
- A que, tal y como se analiza en documento independiente de este estudio (Doc. II.- “Análisis Económico-Financiero”) la concesión permitirá continuar con la explotación de unos servicios **de aparcamiento y usos complementarios, en su caso**, capaces de atraer a posibles operadores interesados, en cuanto dicha explotación es susceptible de resultar rentable para un operador privado.

En Madrid, noviembre de 2024.

## Anexo II.- Plan de mantenimiento

Aparcamiento de la calle del Colegio

# **Plan Mantenimiento Parkings Valdemoro**

Valdemoro (Madrid)

Noviembre 2024

## ESTANDAR DE CALIDAD

El autor de este trabajo declara haber cumplido los protocolos de calidad desarrollados por Arnaiz 4.0 AIE para sus empresas y, en consecuencia, manifiesta que:

- Ha contado con la colaboración de profesionales cualificados y habilitados administrativamente para el desempeño de su carrera y ejercicio profesionales, bajo las premisas de independencia de criterio y solvencia técnica.
- El trabajo se ha desarrollado en un entorno de conocimiento colaborativo en el que Arnaiz 4.0 AIE garantiza los canales de comunicación para que los colaboradores de las empresas asociadas compartan su experiencia profesional y conocimientos científicos en áreas tan diversas como la Arquitectura, la Ingeniería, el Urbanismo, las Nuevas Tecnologías, la Construcción, la Economía, el Derecho, la Medicina, el Medio Ambiente, etc.
- Ha asignado suficientes medios materiales y dispone de solvencia financiera para el desarrollo del trabajo con plena independencia de criterio empresarial para la ordenación de sus propios recursos en términos de eficiencia.
- Posee medios tecnológicos y aplicaciones informáticas amparados en licencias y autorizaciones de proveedores de la más alta calidad.
- El tratamiento de la información y de los datos de sus clientes y proveedores se somete a protocolos permanentes de monitorización de seguridad para garantizar la confidencialidad y la ausencia de vulnerabilidades o ataques externos al entorno de trabajo.
- Sus procedimientos productivos se desarrollan bajo protocolos de cumplimiento normativo con especial énfasis en el respeto a la seguridad y salud laborales y al medio ambiente.

## AVISO LEGAL

Este documento ha sido preparado en nombre y para el uso exclusivo del Cliente, y está sujeto y emitido de conformidad con el acuerdo entre el Cliente y el Autor.

El Autor no acepta responsabilidad alguna por el uso que terceras partes hagan de este informe. No está permitida la copia de este informe sin el permiso del Cliente o del Autor.

A) Regla de confidencialidad

Tampoco está permitida la reproducción o aprovechamientos de terceros de los procedimientos y sistemática de los mismos, cuya propiedad intelectual pertenece en exclusiva al autor y se destina a la utilidad de su cliente.

B) Implantación de los protocolos

Todos los datos personales a los que se tuviera acceso como consecuencia de la puesta en marcha del protocolo contenido en este documento se encuentran protegidos por la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal (LOPD) y su Reglamento.

## INDICE

1. Plan de Mantenimiento .....	4
1.1. Superficie y pavimento .....	5
1.2. Señalización .....	5
1.3. Iluminación .....	5
1.4. Elementos de seguridad.....	5
1.5. Paisajismo.....	5
1.6. Medidas de seguridad.....	5
1.7. Instalaciones .....	5
1.8. Accesibilidad .....	6
1.9. Gestión de residuos .....	6
1.10. Inspecciones periódicas.....	6

## 1. Plan de Mantenimiento

Dentro de las obligaciones del concesionario, es esencial, el mantenimiento y la conservación los tres aparcamientos por lo que deberá hacer una propuesta del plan de mantenimiento que llevará a cabo durante la concesión, incluyéndose dentro del concepto de mantenimiento y la conservación los siguientes aspectos:

- Realizar las actuaciones de mantenimiento y conservación, preventivas y correctivas que aseguren el correcto funcionamiento de los parking
- Realizar las actuaciones de mantenimiento y conservación, preventivas y correctivas que aseguren el correcto funcionamiento de los parking
- Los aparcamientos deberán estar siempre en perfecto estado de funcionamiento y conservación, tanto en las instalaciones técnicas que permiten el funcionamiento de la instalación y equipamientos propios del uso aparcamiento como todos los aspectos constructivos y arquitectónicos
- Dentro del mantenimiento y conservación de la instalación se tendrán en cuenta todas las medidas correctivas y preventivas que impliquen un uso de las instalaciones y equipamientos propios del uso aparcamiento, cumpliendo las normativas vigentes en cada uno de los aspectos.
- El concesionario asume la obligación de conservar y mantener, con carácter general, las edificaciones e instalaciones en las debidas condiciones de seguridad, salubridad y ornato, corriendo a su cargo las obras y trabajos que sean necesarios para ello, contando para ello con todos los permisos y licencias que sean necesarios.
- Reposición de maquinaria e instalaciones técnicas que se hayan amortizado o hayan cumplido su “vida útil”, sin derecho alguno por parte del concesionario a recibir indemnización ni compensación.
- Cumplimiento de la normativa vigente en cuanto a la seguridad y salud tanto en el ejercicio de su propia actividad, como en el marco de la ejecución de las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo como en la ejecución de las obras de conservación.
- Además de la normativa específica señalada, el concesionario deberá cumplir las prescripciones técnicas propias de uso, conservación y mantenimiento de cada aparcamiento municipal.
- El concesionario en mitad de la concesión asume la obligación de pintar todos los elementos que por el uso y el paso del tiempo sean necesarios tales como: paramentos verticales, horizontales, cerrajería, remarcado de plazas, etc. Conservar y mantener, con carácter general, las edificaciones e instalaciones en las debidas condiciones de ornato, corriendo a su cargo los trabajos necesarios.

A modo resumen se especifican a continuación tareas que el concesionario deberá incluir en su propuesta del plan de mantenimiento:

## 1.1. Superficie y pavimento

- Comprobar si hay grietas, baches o superficies irregulares.
- Comprobar si el pavimento presenta signos de desgaste.
- Buscar derrames de aceite y otras manchas que puedan necesitar limpieza.
- Asegurar un drenaje adecuado para evitar la acumulación de agua.

## 1.2. Señalización

- Verificar si faltan flechas de dirección, señales de límite de velocidad y otras señales importantes.
- Garantizar que las plazas de aparcamiento para minusválidos y los pasillos de acceso estén claramente señalizados y cumplan la normativa.

## 1.3. Iluminación

- Comprobar el correcto funcionamiento de todas las luminarias.
- Cambio inmediato de las bombillas fundidas.
- Garantizar que la iluminación sea adecuada para la visibilidad tanto de día como de noche.

## 1.4. Elementos de seguridad

- Probar las cámaras de vigilancia para asegurarse de que funcionan correctamente.
- Inspeccionar las vallas y barreras en busca de daños.
- Comprobar el correcto funcionamiento de puertas y barreras.

## 1.5. Paisajismo

- Podar árboles y arbustos para garantizar la visibilidad y evitar daños a los vehículos.
- Retirar los escombros o la basura de la zona de parking.
- Comprobar los sistemas de riego, si es el caso.

## 1.6. Medidas de seguridad

- Supervisar la estabilidad de las barandillas de escaleras y rampas.
- Comprobar que los pasos de peatones están despejados y en buen estado.
- Controlar la presencia de equipos de emergencia, como extintores.

## 1.7. Instalaciones

- Examinar las máquinas de pago (si procede) para comprobar su correcto funcionamiento.
- Verificar el correcto funcionamiento de las máquinas expendedoras de billetes y las puertas de acceso.
- Realizar mantenimiento preventivo a todas las instalaciones de acuerdo con normativa vigente, ascensores, GE, PCI, bombas de achique. etc.
- Comprobar la limpieza de los aseos y otros servicios para los clientes.

## **1.8. Accesibilidad**

- Comprobar que las rampas y los ascensores (si procede) funcionan correctamente.
- Asegurarse de que los caminos y las entradas son accesibles para las personas con discapacidad.

## **1.9. Gestión de residuos**

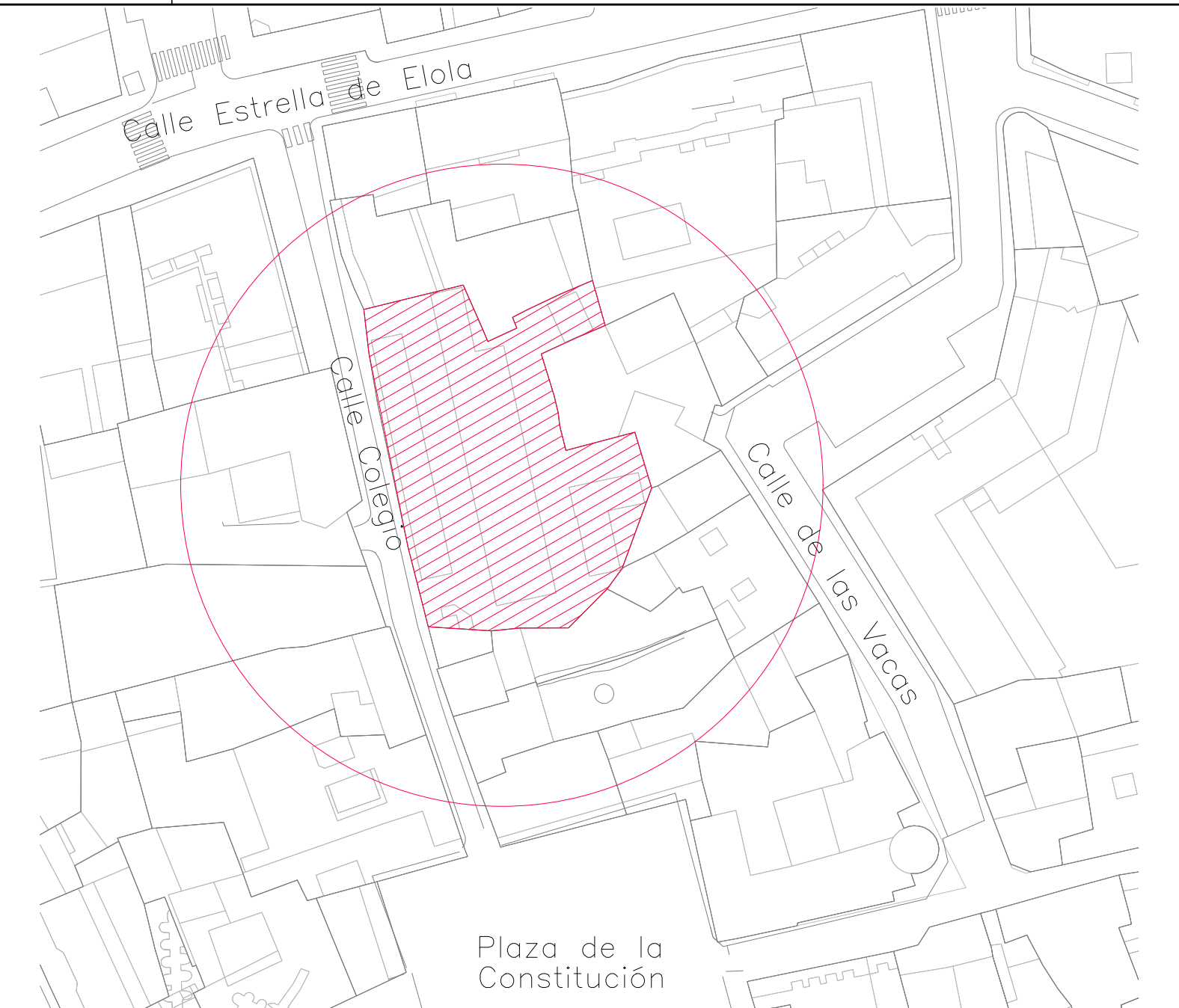
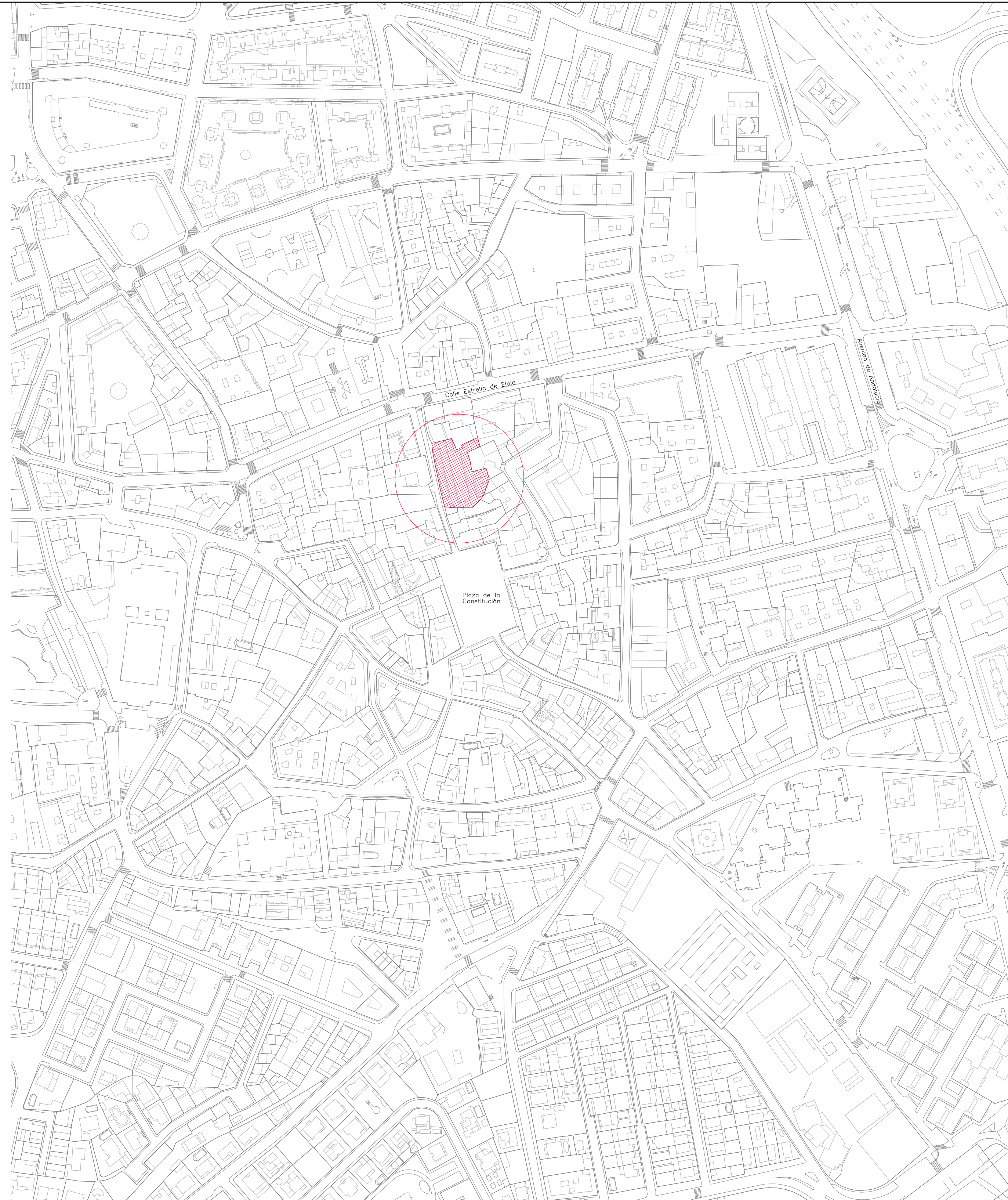
- Colocar cubos de basura suficientes y en buen estado.
- Programar la retirada periódica de la basura para evitar que se desborde.

## **1.10. Inspecciones periódicas**

- Establecer un calendario regular de inspecciones exhaustivas.
- Documentar y abordar cualquier problema con prontitud.

## Anexo III.- Plano P.1 “Situación y emplazamiento”

Aparcamiento de la calle del Colegio



SITUACIÓN DEL ÁMBITO

NORTE  ESCALA 1/2.000

PLANO

# 01 SITUACIÓN APARCAMIENTO CALLE COLEGIO

PROYECTO ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA ELABORACIÓN DE PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA CONCESIÓN DE SERVICIOS DE EXPLOTACIÓN

Ref.: 24AA0117  
FECHA: Noviembre 2024  
LOCALIZACIÓN: Valdemoro  
Madrid

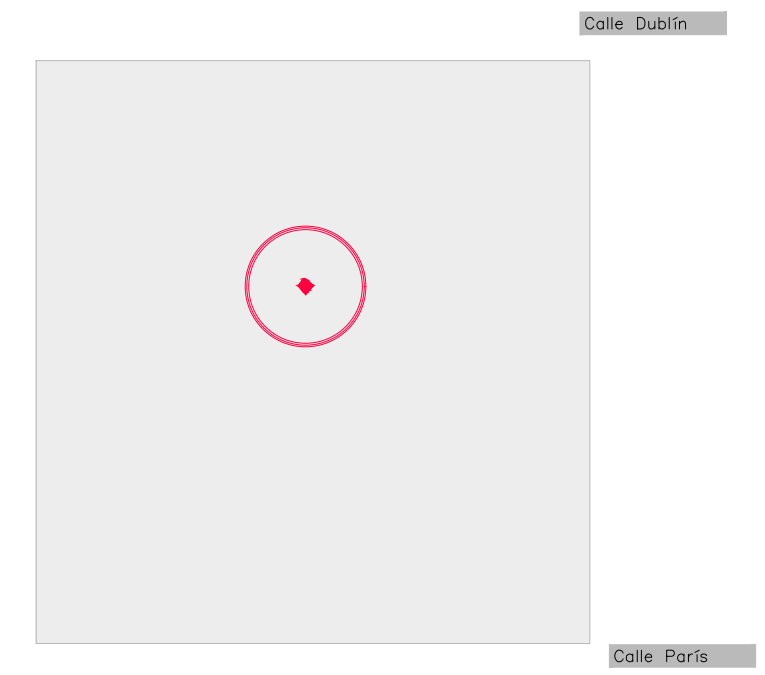
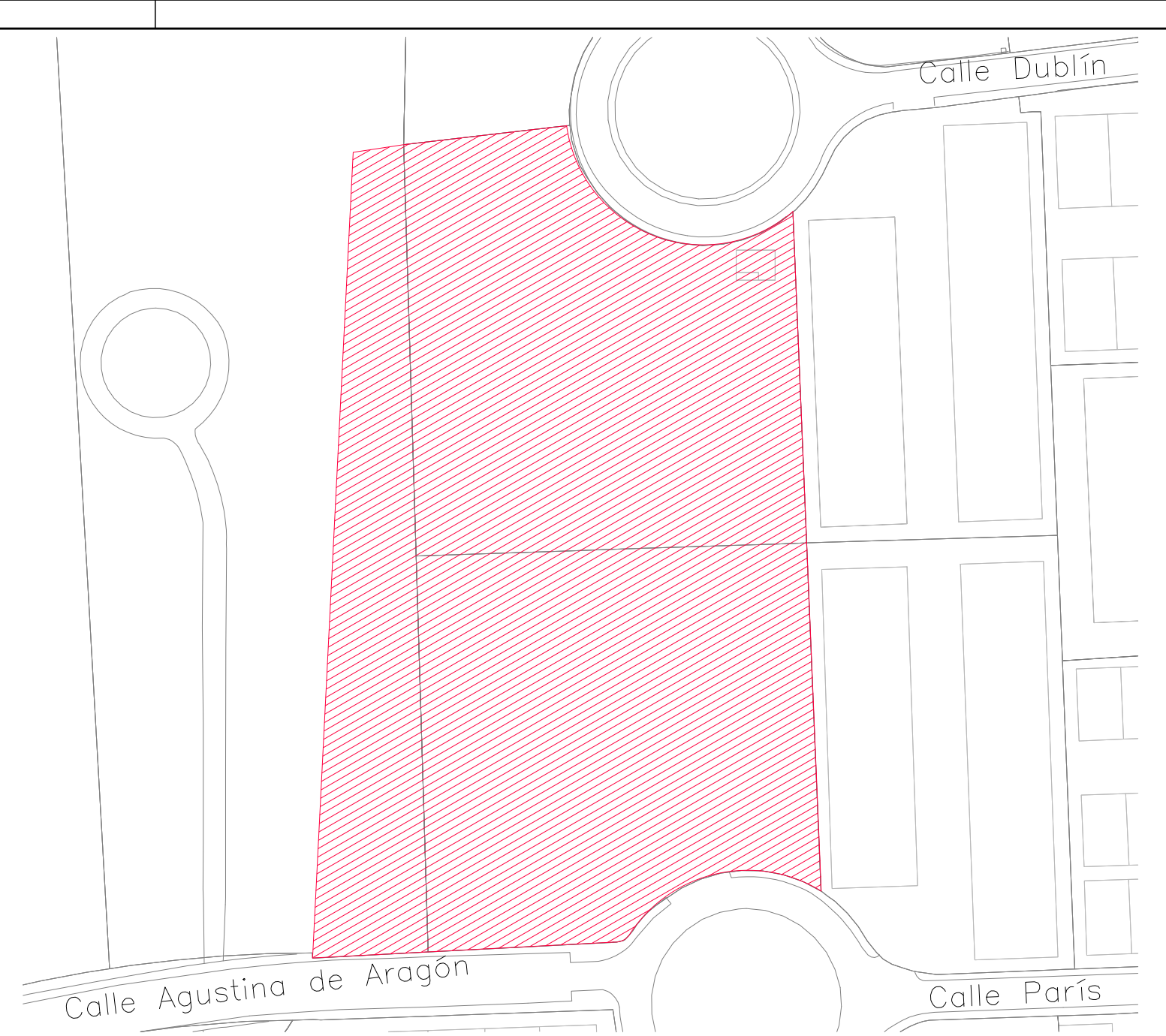
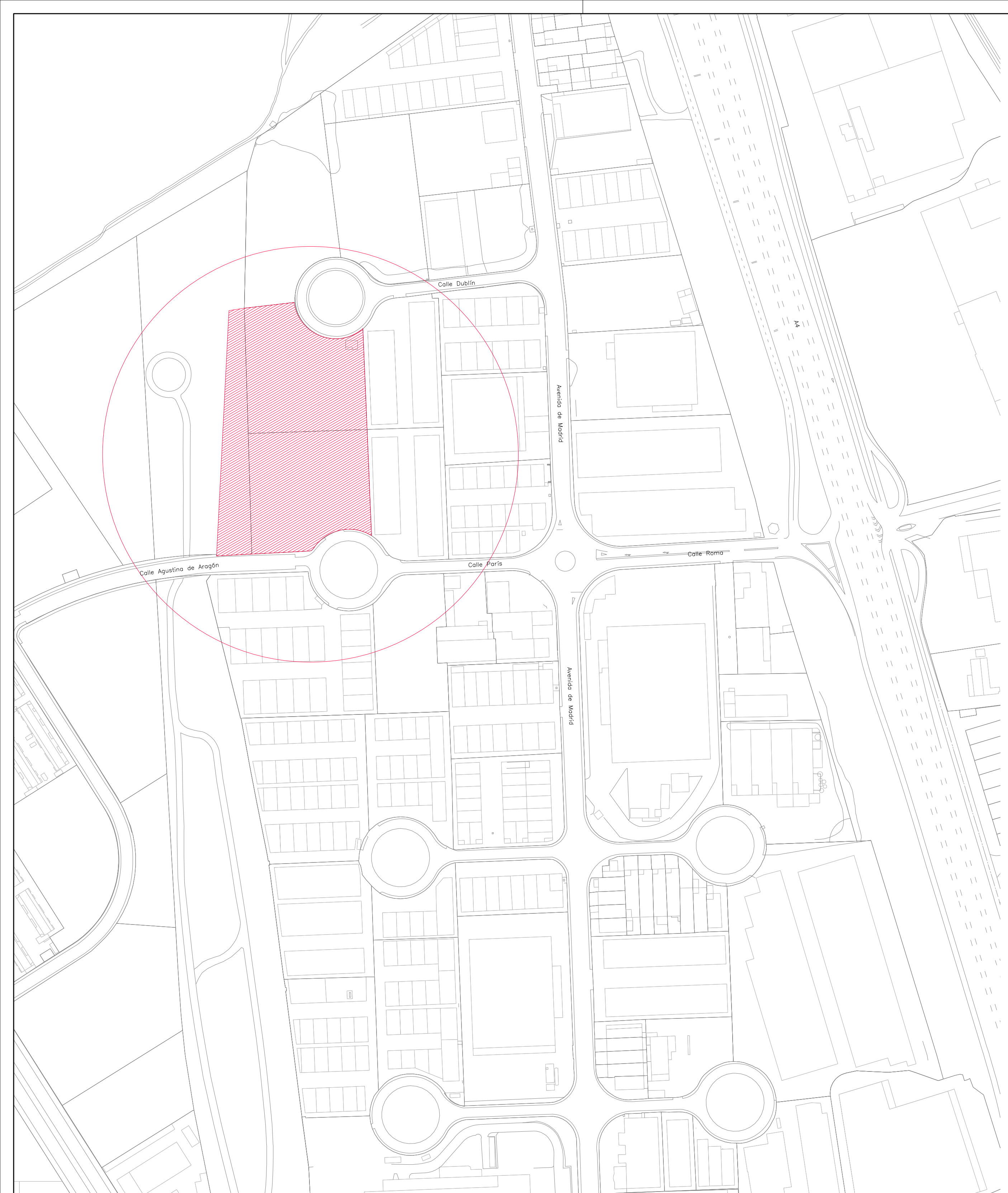


## Anexo IV.- Plano P.2 “Situación y emplazamiento”

Aparcamiento de la calle de la Estación







SITUACIÓN DEL ÁMBITO

1/2.000  
 NORTE  
 ESCALA 1/2.000

PLANO

**ΕΗ** ΎΦΑΝΣΗ Π  
 ΟΕΥΕΘΕΤΩΠΟΥ  
 ΟΕΤΩΠΟΥ

ΟΨΩΝΟΘΕΑ' ΟΠΩΣΑΥΣΟΖΟΣΟΥΨΑΘΠ  
 ΟΟΑΣΘΟΥ/ΟΟΑΥΟΟΥΨΩΠΟΥΑ' ΟΠΩΕΥ  
 ΨΑΕΖΟΥΠΟΟΥΠ/ΟΟΑΟΥΧΩΠ/ΑΘ  
 ΟΥΨΣΥΝΑΘΠ

ΥΑ-ΕΘΙ ΟΕΕΦΤ  
 ΕΠΟΡΕ  
 Π| ΕΑ' ΑΓ' ΓΕΓ  
 ΕΥΠΕΣΑΘΠ  
 ΧΑΘΑ' [1]  
 Τ.ε.α.α



Autor: ARNAIZ ARQUITECTOS, S.L.

## Anexo VI.- Plano P.4 “Propuesta de organización espacial”

Aparcamiento del polígono Albresa





Ayuntamiento de Valdemoro

## **ANEXO II**

# **REGLAMENTO INTERNO DEL APARCAMIENTO DEL PASEO DE LA ESTACIÓN**

**(BOCM N° 305 DE 23/12/2008)**

**VALDEMORO**

## ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Pleno del Ayuntamiento de Valdemoro, en sesión ordinaria celebrada el día 6 de noviembre de 2008, acordó la aprobación inicial de la modificación de la ordenanza municipal reguladora de creación, modificación y supresión de ficheros de carácter personal, y en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 49 y 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y en el artículo 56 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, se somete el expediente a información pública por el plazo de treinta días a contar desde el día siguiente a la inserción de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID para que pueda ser examinado y se presenten las reclamaciones que estimen oportunas.

Si transcurrido dicho plazo no se hubiesen presentado alegaciones, se considerará aprobado definitivamente dicho acuerdo.

En Valdemoro, a 1 de diciembre de 2008.—El alcalde, José Miguel Moreno Torres.

(03/35.484/08)

**VALDEMORO**

## ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

El Pleno del Ayuntamiento de Valdemoro, en sesión ordinaria de fecha 6 de noviembre de 2008, acordó aprobar expresamente, con carácter definitivo, la redacción final del texto del Reglamento Interno del Aparcamiento del Paseo de la Estación de Valdemoro, una vez resueltas las reclamaciones presentadas e incorporadas a la misma las modificaciones derivadas de las reclamaciones estimadas, lo que se hace público para su general conocimiento y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

El acuerdo plenario es el siguiente:

«Primero.—Desestimar las alegaciones presentadas por doña Margarita Peña García (en nombre del Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Valdemoro), de conformidad con el informe del Servicio de Contratación, que obra en el expediente.

Segundo.—Estimar la alegación presentada por don José María Alonso Sotelo y otros (en representación de “Grabitum, Sociedad Limitada Unipersonal”), de conformidad con el informe del Servicio de Contratación, que obra en el expediente.

Tercero.—Aprobar expresamente, con carácter definitivo, la redacción final del texto del Reglamento Interno de Explotación del Aparcamiento del paseo de la Estación de Valdemoro, una vez estimadas las reclamaciones presentadas e incorporadas al mismo las modificaciones derivadas de las alegaciones estimadas.

Cuarto.—Publicar dicho acuerdo definitivo con el texto íntegro del Reglamento Interno de Explotación del Aparcamiento del paseo de la Estación de Valdemoro en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID y tablón de anuncios del Ayuntamiento, entrando en vigor según lo previsto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local».

**REGLAMENTO INTERNO DE EXPLOTACIÓN DEL APARCAMIENTO DE VALDEMORO**

Artículo 1. *Objeto*.—Por Junta de Gobierno de 26 de mayo de 2006, se aprobó el pliego de condiciones a regir en la concesión de obra pública consistente en la redacción del proyecto, ejecución de las obras y explotación de la red pública número 1 del Plan General de Valdemoro, “Aparcamiento Ferroviario Disuasorio”.

La adjudicación del contrato fue adoptada por la Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada el día 20 de julio de 2006, adjudicando la contratación a la empresa “Grabitum, Sociedad Limitada”.

El presente reglamento tiene por objeto regular el régimen de uso, disfrute, funcionamiento y mantenimiento del estacionamiento situado en Valdemoro, arrendamiento ferroviario disuasorio:

- 74 plazas en el sótano 3.
- 72 plazas en el sótano 2.
- 72 plazas en el sótano 1
- 55 plazas en el acceso 1.

- 43 plazas en el acceso 2.
- 45 plazas en la planta 3.
- 42 plazas en cubierta.

Todas las plazas en aparcamiento son individuales y abiertas quedando expresamente prohibido el cerramiento de las mismas.

Art. 2. *Declaraciones generales*.—1. Este reglamento, es de observación obligatoria para la empresa concesionaria de la explotación del aparcamiento, para sus empleados y también para los usuarios o cualquier otra persona que se pueda encontrar en el interior del aparcamiento, o en sus accesos, en cualquier momento.

2. La empresa concesionaria de la explotación velará por el cumplimiento de las normas contenidas en este reglamento y lo establecido en el pliego de cláusulas administrativas así como de cualquier otra normativa vigente de aplicación u observación.

3. Los usuarios y otras personas que se puedan encontrar en el interior del aparcamiento o en sus accesos habrán de respetar y acatar las indicaciones que reciban de los empleados de “Grabitum” destinadas a velar por el cumplimiento de este reglamento y de cualquier otra mantener un servicio público adecuado a las circunstancias.

4. Los agentes de la autoridad municipal podrán acceder en cualquier momento al aparcamiento para llevar a cabo sus funciones reglamentarias y lo deberán hacer cuando, por motivos justificados, se lo pida algún empleado de la empresa concesionaria de la explotación.

Art. 3. *Reserva y uso de las plazas de aparcamiento*.—3.1. Reserva de las plazas de aparcamiento: la reserva de las plazas de aparcamiento se realizará en primer lugar y de forma preferente a las personas físicas o jurídicas residentes que acrediten la utilización de una vivienda, oficina o local de negocio.

Si posteriormente a aplicar los criterios anteriores quedasen plazas disponibles, el derecho de uso sobre las mismas podrá adjudicarse a cualquier otro petionario, aunque no fuese residente en el área de influencia.

3.2. Uso de las plazas de aparcamiento:

1. En el aparcamiento objeto de la concesión se ha previsto un uso mixto de las plazas de aparcamiento, coexistiendo en el mismo plazas de uso exclusivo (plazas de residentes) y plazas de uso indiscriminado (plazas de rotación).

El presente Reglamento de Explotación será de aplicación para todos los usuarios del aparcamiento independientemente del tipo de plaza que ocupe, y en él se recogen, cuando proceda, las singularidades que haya para cada uno de dichos tipos.

2. Para clarificar los artículos que a continuación se van a desarrollar, se detallan a continuación los conceptos que intervienen en ellos:

Concesionario: se denomina así a “Grabitum”, por ser el adjudicatario de la concesión de construcción y explotación del aparcamiento.

Usuario residente: es aquel que haya adquirido el derecho de uso de una o más plazas de aparcamiento con carácter exclusivo o quien legítimamente le haya sucedido.

Usuario de rotación: es aquel que, mediante el pago de una tarifa, adquiere el derecho de uso temporal, de una plaza de aparcamiento indiscriminada sin carácter exclusivo.

Usuario abonado: se trata de un usuario de rotación que adquiere el derecho de uso de duración ya se a diaria, nocturna, de fin de semana o mensual, sobre una plaza de aparcamiento de rotación, previo pago de la correspondiente tarifa.

Art. 4. *Régimen de utilización de las plazas de aparcamiento*.—El aparcamiento es de carácter público.

La utilización de las plazas de aparcamiento atendrá a las siguientes normas:

- a) Las plazas serán destinadas al estacionamiento de vehículos automóviles ligeros (coches, motocicletas, ciclomotores y furgonetas de MMA < 3.500 kilogramos), prohibiéndose destinarla a cualquier otro fin.
- b) El acceso al aparcamiento implica la disponibilidad de plazas libres para el estacionamiento del vehículo.
- c) Las plazas de estacionamiento destinadas a rotación se atribuirán a los automóviles por el orden de su llegada, sin reservas ni preferencias de clase alguna y sin que pueda ser rechazado ningún vehículo de turismo, salvo en el caso de que su admisión implicara peligro o molestia para los demás usuarios.

- rios. Se exceptúan las plazas reservadas para minusválidos, que solo podrán ser utilizadas por usuarios que justifiquen tal condición, debiendo disponer del correspondiente distintivo en un lugar visible mientras esté usando dicha plaza.
- d) La distribución de las plazas de estacionamiento y la situación de las instalaciones y servicios será la más adecuada para que tanto las operaciones de entrada y salida del local como las de control y pago del estacionamiento se efectúen con la mayor comodidad y en el menor tiempo posible.
- e) El uso de las plazas de rotación estará sujeto al abono de la tarifa correspondiente, con los medios de pago establecidos. El cobro del importe total será exacto y el sistema de cobro devolverá la cantidad sobrante que corresponda.
- f) En ningún caso se permitirá a los usuarios de rotación y abonados el acceso a las plazas de residente, debiendo disponer el aparcamiento de los sistemas de control y señalización oportunos.
- g) En el caso de los usuarios residentes, solo podrán ocupar la plaza de aparcamiento sobre la que tienen derecho de uso adquirido u otorgado. Asimismo, no podrán utilizar plazas de rotación amparados en su derecho de uso. Si así lo hicieran, estarían en las mismas obligaciones que los usuarios de rotación, debiendo abonar las cantidades que le correspondan de acuerdo con las tarifas aplicables a estos, sin derecho a ningún tipo de descuento.
- h) La utilización de más de una plaza de aparcamiento por un vehículo o impida la utilización de otras plazas, bien sea por su tamaño, por su colocación incorrecta o cualquier otra, implicará la obligatoriedad de abonar, a instancias del concesionario, la tarifa correspondiente a las plazas ocupadas.
- i) Los usuarios serán responsables de los daños que causen en las instalaciones del aparcamiento o a otros vehículos o usuarios por dolo, culpa, negligencia o infracción de las normas establecidas en el presente reglamento o en la legislación aplicable.
- j) Sobre la plaza de aparcamiento no podrán realizarse obras o instalación de elementos que modifiquen su configuración, distribución, instalaciones, servicios o diseño de proyecto, así como cerramientos de cualquier tipo, protectores de plaza ni alteraciones de las marcas y señalización que pudieran tener.
- k) Las plazas de aparcamiento no podrán modificarse dividiéndolas para obtener dos o más plazas o agrupando varias de ellas para formar una plaza nueva.
- l) Las calles de circulación, zonas peatonales y, en general, los elementos comunes del aparcamiento serán de uso generalizado y no podrán ser ocupados por vehículos o partes de los mismos, ni siquiera provisionalmente, debiendo estar estos estacionados de forma correcta dentro de su plaza, sin salirse de las marcas que la delimiten. Tampoco podrán ser añadidos a plazas colindantes para hacer estas más grandes o cambiarlas de forma.
- m) El aparcamiento, tanto de residentes como de rotación, estará en servicio de forma ininterrumpida las veinticuatro horas del día, incluso domingos y festivos, sin que pueda cerrarse al público en ningún momento, salvo en casos de grave peligro o siniestro, o por interrupciones para ejecutar obras u otras causas que lo justifiquen adecuadamente, cuyo alcance y duración establezca el Ayuntamiento.
- n) Los usuarios residentes y abonados dispondrán de un dispositivo personal e intransferible de acceso al aparcamiento y, en su caso, a la zona de plazas de residente o de reserva del Ayuntamiento. En el caso de los usuarios de rotación, el acceso al aparcamiento se permitirá una vez haya recogido el ticket de control de entrada, donde figurará la fecha y hora en la que se ha producido, no permitiéndose la entrada sin el mismo.
- o) El concesionario contratará un servicio limpieza de las instalaciones del aparcamiento. Todos los usuarios deberán velar por el buen mantenimiento del aparcamiento, y tienen el deber de conservación del buen estado de las instalaciones evitando cualquier deterioro del inmueble, los usuarios deben poner en conocimiento del personal de control y vigilancia del "parking" toda novedad dañosa que adviertan sobre las instalaciones.
- Queda prohibido el vertido de cualquier tipo de residuo fuera de las papeleras o puntos de recogida, derrame de líquidos y, en general, deben efectuar un correcto uso de las instalaciones. El personal del aparcamiento ostenta la facultad de apercibimiento en caso de incumplimiento de estas obligaciones, llevando aparejada la resolución del contrato de arrendamiento de la plaza de garaje en caso de tratarse de un plaza de aparcamiento de residente o abonado y la expulsión del "parking" en caso de tratarse de una plaza de aparcamiento de rotación.
- p) Todos los usuarios deberán seguir las indicaciones que reciban del personal de control y vigilancia del aparcamiento, el cual podrá limitar el acceso a determinadas plazas o modificar las condiciones de tráfico del mismo si se dieran las causas justificadas para ello.
- q) Todos los usuarios, en el momento en que se les permite el acceso al aparcamiento, tendrán derecho a usar las instalaciones comunes del mismo dispuestas para tal fin, accesos peatonales, ascensores, servicios, cajeros automáticos, etcétera, aunque algunos de estos, por razones de seguridad, podrán estar controlados por el personal del aparcamiento a los que habrá que pedir la correspondiente habilitación. Asimismo, tendrán derecho a la utilización de las instalaciones en las debidas condiciones de seguridad, sin amparar los daños producidos por terceros, tiene derecho a recibir un trato esmerado y educado por parte del personal del aparcamiento.
- r) En las oficinas del concesionario existirán unas hojas de reclamaciones y otras hojas de incidencias, debidamente reglamentadas, donde los usuarios podrán expresar aquellos aspectos del aparcamiento o de su gestión que no consideren adecuados, que hayan menoscabado sus derechos de uso, que consideren que contravienen este reglamento, problemas de mantenimiento o cualquier otra consideración que crean oportuno reseñar.
- s) El servicio estará dotado de personal necesario para que su prestación se efectúe en las debidas condiciones de seguridad y eficacia evitando al usuario cualquier incomodidad, peligro o demora.
- t) El cuadro de tarifas vigentes estará expuesto permanentemente y de modo que sea fácilmente visible por los usuarios.
2. En el sistema de abono podrán establecerse diferentes tipos de pago (día completo, diurno, nocturno, etcétera) y períodos (mensual, trimestral, anual, etcétera), a criterio de la empresa concesionaria.
3. La empresa concesionaria establecerá un número de plazas para la utilización de automovilistas minusválidos de acuerdo con la legislación vigente.
4. Sin perjuicio de lo precedentemente establecido, en el aparcamiento no se permite:
- a) El acceso de vehículos de una altura o con un peso superior a los indicados en el exterior de la rampa de entrada.
- b) El acceso de vehículos de medidas superiores a las de las plazas de aparcamiento señaladas.
- c) El acceso de personas que no utilicen los servicios del aparcamiento, ni la permanencia innecesaria de las mismas una vez utilizados tales servicios.
- d) La entrada de animales de cualquier especie, excepto los perros debidamente atados, ni la venta, comercio ambulante o actividad de cualquier naturaleza.
- e) La introducción de materias combustibles, inflamables o peligrosas, excepto, naturalmente, el carburante del depósito de los vehículos de los usuarios.
- f) La circulación de peatones por las rampas de acceso de entrada y salida de vehículos tanto las del exterior, como las de comunicación entre las plantas del aparcamiento. Los peatones deberán utilizar obligatoriamente las escaleras o ascensores que les están destinados y cuando discurren por el aparcamiento lo harán por las zonas habilitadas a tal efecto.
- g) Encender fuegos y fumar.
- h) El acceso a las dependencias o instalaciones de servicio sin la debida autorización previa de la empresa concesionaria.
- i) El acceso de vehículos y/o conductores potencialmente peligrosos para las instalaciones o sus usuarios.

5. En horas de poca demanda y, especialmente, durante el horario nocturno podrán establecerse sistemas de cierre, control o seguridad en los accesos de vehículos y de peatones, sin perjuicio de los correspondientes mecanismos de comunicación, apertura a distancia y salida libre permanente de personas.

Art. 5. *Entrada, circulación y estacionamiento.*—1. Para poder entrar en el aparcamiento con el vehículo, será necesario que el usuario retire el tique horario que le expenderá la máquina situada a este efecto en la rampa de entrada.

2. En el caso de vehículos abonados, será necesario utilizar la tarjeta de abonado suministrada por el concesionario.

3. Dentro del aparcamiento y en sus accesos el usuario deberá respetar estrictamente:

- a) Las normas del Código de Circulación y los preceptos legales o reglamentos complementarios.
- b) La señalización del tráfico tanto vertical como horizontal.
- c) La señalización indicadora de cualquier tipo que instale la empresa concesionaria.
- d) Las indicaciones que se hagan por escrito mediante carteles.
- e) Las indicaciones que efectúen verbalmente los empleados del aparcamiento.
- f) Las normas de este reglamento.

4. La velocidad máxima de circulación en el interior del aparcamiento y en sus rampas de acceso será de 10 km/h.

5. No se permitirán los adelantamientos entre vehículos, excepto que se trate de adelantar a un vehículo detenido y la circulación lo permita.

6. La marcha atrás solamente se permite en las maniobras necesarias para el estacionamiento del vehículo y, con carácter excepcional, en casos de absoluta necesidad.

7. Cuando el vehículo esté aparcado, el conductor apagará el motor y dejará puesto el freno de mano. Cuando se disponga a salir limitará la rotación del motor en punto muerto al mínimo necesario para arrancar.

8. En caso de avería, el usuario tendrá que comunicarlo a los empleados del aparcamiento y seguir las instrucciones que le sean indicadas en caso de que el vehículo entorpezca la circulación normal.

9. No se permite circular en punto muerto por las rampas de acceso o interiores entre diferentes plantas, ni tampoco en cualquier zona del aparcamiento donde la pendiente lo pudiera permitir. No se podrán usar las rampas para arrancar el motor del vehículo aprovechando la pendiente.

10. Se permitirá la presencia de usuarios en el aparcamiento siempre que estén haciendo las operaciones que sean necesarias para el uso del servicio, únicamente durante el tiempo razonable y estrictamente necesario para aparcar y desaparcar.

11. El usuario deberá satisfacer, en el lugar en el que esté instalada la caja de cobro y antes de que el vehículo pueda salir del aparcamiento, el importe de su estancia horaria según las tarifas vigentes en cada momento.

12. El simple hecho de que el vehículo obtenga el tique y entre en el aparcamiento comportará el pago de la estancia correspondiente, incluso en el caso de que por las razones que fueren, siempre que no sean imputables a la empresa concesionaria, no haya aparcado habiendo plazas disponibles para hacerlo.

13. Para salir, los vehículos abonados deberán presentar la tarjeta de identificación de cliente abonado que poseerán.

14. En el caso de que se extravíe el tique de aparcamiento el usuario deberá ponerlo en conocimiento de los empleados del aparcamiento antes de retirar el vehículo. Deberá presentar el documento nacional de identidad y la documentación acreditativa de la posesión del vehículo, requisitos sin los cuales no le será permitida la salida del aparcamiento.

El usuario deberá de satisfacer, en este caso, independientemente de la hora de salida, el importe máximo diario que correspondiera a las tarifas horarias vigentes, excepto que se compruebe, por personal de la empresa concesionaria, que figuraba en el registro de estancias de vehículos en fecha anterior, en cuyo caso se considerará como fecha de entrada la que indique este registro interno y será necesario satisfacer el importe máximo diario según las tarifas vigentes para cada día o fracción de día de estancia registrada. La empresa concesionaria entregará el recibo correspondiente

En el plazo de una semana, contada desde la salida del vehículo del aparcamiento, el usuario podrá presentar el tique extraviado, en

cuyo caso la empresa le abonará la diferencia que pudiera haber entre la valoración real del tique y la cantidad que hubiere pagado el cliente en concepto de pérdida. En este caso será imprescindible la presentación del recibo entregado el cual será anulado.

15. El usuario podrá exigir el recibo justificante del pago de la estancia en el aparcamiento.

16. Cualquier estancia superior a quince días, sin haber prevenido a la empresa concesionaria, podrá ser considerada como abandono del vehículo y la empresa lo podrá retirar del aparcamiento, enviándolo a los depósitos municipales,

En este caso serán de aplicación las disposiciones vigentes sobre vehículos abandonados en la vía pública. La empresa concesionaria queda facultada para reclamar el importe de la estancia en el aparcamiento, y el de los gastos que su retirada hubiera producido, mediante los procedimientos legales establecidos.

Las cantidades sobrantes después de la subasta pública, si las hubiera, se destinarán a pagar los importes de los conceptos aquí indicados.

17. Cuando, por la causa que fuere, finalice el período de aparcamiento en régimen de abonado, el usuario deberá retirar su vehículo si este se hallara en el aparcamiento. Asimismo, será necesario satisfacer el importe de la estancia que excediera del abono de acuerdo con las tarifas vigentes para el régimen de rotación con pago horario sin perjuicio de aplicar lo previsto en el apartado anterior.

Art. 6. *Tarifas.*—1. a) Las tarifas de rotación iniciales, correspondientes con las ofertadas por el concesionario, son las siguientes:

- Abono mensual: 72,94 euros.
- Abono noche y fin de semana: 41,68 euros.
- Abono por día: 5,21 euros.

La ocupación por rotación tendrá una tarifa inicial de 0,01 euros.

Las tarifas ofertadas estarán vigentes durante el primer año de la explotación contado a partir de la apertura al público del estacionamiento. Transcurrido el primer año, las tarifas se podrán revisar anualmente a solicitud del concesionario, al alza o a la baja, mediante la aplicación del índice de precios al consumo (IPC publicado por el Instituto Nacional de Estadística, entre el mes de la apertura al público del Estacionamiento I el de la última revisión y el mes de la revisión que se proponga).

Una vez calculada la tarifa revisada, se añadirá a la misma el impuesto sobre el valor añadido, calculado al tipo vigente en el momento de la revisión y, seguidamente, se confeccionará una tabla de importes a percibir de los usuarios para cada lapso de tiempo, redondeando los céntimos resultantes del cálculo, en su caso, al múltiplo de cinco más próximo, por exceso o por defecto.

b) Se establecen asimismo revisiones extraordinarias:

- Por desequilibrio económico financiero a solicitud del concesionario y cuando las circunstancias económicas causen el desequilibrio económico financiero de la concesión.
- Por motivos de política general de aparcamientos, cuando las circunstancias así lo aconsejen, será potestativo para el Ayuntamiento proponer la implantación de tarifas disuasorias a tenor de la problemática del tráfico existente y de acuerdo con los estudios que se efectúen y justifiquen la revisión de tarifas por esta causa respetando el equilibrio económico financiero de la concesión.

2. Las tarifas vigentes para el aparcamiento figurarán expuestas en los accesos de vehículos y en los puntos de pago.

3. Las tarifas para el régimen de abono se expondrán en las oficinas de control del aparcamiento, que es el lugar de atención e información al cliente.

4. El usuario tendrá que exhibir el tique de aparcamiento o en su caso, la tarjeta identificativa como abonado a requerimiento de los empleados de la empresa concesionaria en cualquier momento mientras el vehículo esté en el interior del aparcamiento.

5. Las tarifas se entienden válidas para cada plaza de aparcamiento señalizada que esté, aun parcialmente, ocupada. Por tanto, un vehículo que ocupe más de una plaza tendrá que abonar su estancia consecuentemente a dicha ocupación real o extralimitación.

6. Para la percepción de las prestaciones económicas que los usuarios puedan adeudar a la empresa concesionaria como contraprestación del servicio de aparcamiento utilizado, la empresa concesionaria podrá utilizar los medios legales que determine la Administración municipal o la legislación vigente.

Art. 7. *Daños*.—1. El servicio de aparcamiento no constituye un contrato de depósito del vehículo ni de los objetos que pudiera haber en su interior. La empresa concesionaria no se hace responsable de cualquier robo, pérdida o daños causados por terceros al vehículo o a su contenido.

2. La empresa concesionaria dispondrá de una instalación adecuada de protección contra incendios según la normativa legal vigente y asegurará contra incendios y responsabilidad civil tanto al aparcamiento como a los vehículos que se encuentren en su interior, para cubrir las posibles responsabilidades que se derivarán de cualquier siniestro que se produjera.

3. La empresa concesionaria instalará en el recinto del aparcamiento un sistema de seguridad presencial y por vídeo vigilancia de carácter permanente, adecuado a la normativa legal vigente. El conductor y el propietario del vehículo serán responsables de todas las lesiones y daños que pudieran ocasionar con el vehículo a personas, vehículos, instalaciones, estructuras, etcétera en el aparcamiento y en sus accesos y tendrán que poner en conocimiento inmediato de los empleados del aparcamiento los daños o lesiones que hubieran producido o presenciado. También es obligatorio comunicar los daños o lesiones que puedan producir los usuarios o cualquier persona que se encuentre dentro del recinto o de los accesos del aparcamiento, de todas las mencionadas incidencias deberá efectuarse oportuna constancia en el libro de incidencias.

4. Los usuarios causantes de accidentes tendrán la obligación de suscribir, antes de salir del aparcamiento, una declaración en la que consten los daños o perjuicios ocasionados.

Art. 8. *Régimen disciplinario*.—El concesionario establece el siguiente régimen disciplinario en caso de incumplimiento por el usuario de las siguientes obligaciones:

- En caso de incumplimiento de la obligación de pago de la correspondiente tarifa, ya sea un usuario residente o de rotación, se establece una sanción económica igual al doble del importe de la cuantía económica a aplicar.
- En caso de incumplimiento grave de la obligación de adecuada conservación del aparcamiento, a criterio de la empresa concesionaria:
  - Usuario residente; resolución del contrato con el concesionario y sanción económica igual al importe de la reparación de los desperfectos ocasionados.
  - Usuario de rotación; expulsión del aparcamiento, y sanción económica en la cuantía del importe de la reparación.

Art. 9. *Reclamaciones*.—1. Existirá un libro de reclamaciones, debidamente visado por la autoridad municipal, en el que los usuarios podrán hacer constar las reclamaciones que consideren oportunas.

2. Para que tenga valor y eficacia, en toda reclamación deberá hacerse constar la fecha, la hora, el nombre y apellidos y el DNI del reclamante (pasaporte o permiso de residencia en el caso que se trate de súbditos extranjeros) la exposición de los hechos sobre los que se fundamente la reclamación y la firma del reclamante.

Art. 10. *Publicidad*.—La empresa concesionaria podrá fijar anuncios publicitarios dentro del aparcamiento o en las rampas de acceso, así como también repartir folletos e impresos con fines promocionales o publicitarios.

Art. 11. *Usuarios en régimen de abono*.—1. El contrato de abono da derecho a la ocupación de una plaza de aparcamiento durante la franja horaria estipulada según el tipo de abono del que se trate, sin otorgarse derecho alguno de reserva u ocupación preferencial de plaza. El concesionario recibirá una contraprestación económica por la prestación de dicho servicio.

2. El cliente abonado facilitará, en el momento de producirse su admisión, sus datos personales y los del vehículo.

3. El abono da derecho a la utilización del aparcamiento exclusivamente al vehículo cuyos datos figuren en el registro de inscripción y no es válido para otro vehículo, aunque fuera del mismo propietario. Si por causas de fuerza mayor (averías, accidentes, etcétera) el cliente se viera en la necesidad de utilizar provisionalmente un vehículo diferente al dado de alta como abonado, tendrá que solicitar la autorización con la antelación necesaria, pues, de no hacerlo así, tendrá que satisfacer las estancias de acuerdo con las tarifas vigentes para los clientes de rotación y pago horario.

4. En caso de sustitución definitiva del vehículo, el cliente lo comunicará antes para que la empresa pueda actualizar los datos de la inscripción y de la tarjeta de abono.

5. Cualquier variación de los datos personales del cliente deberá ser comunicada a la empresa concesionaria.

6. La empresa concesionaria entregará a los clientes abonados una tarjeta codificada que será de uso obligatorio tanto en la entrada como en la salida del vehículo abonado.

7. Al recibir la tarjeta de abonado, el cliente satisfará la cantidad que se fije en concepto de depósito, la cual le será devuelta cuando se produzca su baja, siempre que devuelva la tarjeta en perfecto estado de uso.

8. Si por causas no imputables a la empresa concesionaria fuera preciso entregarle una tarjeta nueva a un cliente, éste abonará la cantidad que a tal efecto se fije en concepto de coste de sustitución.

9. En caso de utilización del aparcamiento fuera de los horarios de abono concertado, será necesario satisfacer el tiempo excedido, al precio de la tarifa vigente para los usuarios en régimen de rotación y pago horario.

10. La no utilización de la correspondiente tarjeta, en la entrada o en la salida del aparcamiento, excepto en el caso de averías, o causas justificadas, que tendrán que ser comunicadas inmediatamente, comportará el pago de la estancia que marquen las tarifas vigentes para el usuario en régimen de rotación.

11. El abono servirá exclusivamente para el aparcamiento que conste en la tarjeta y no para otros aparcamientos que la empresa concesionaria pueda tener, salvo las modalidades de abono que puedan establecerse a tal efecto (sistema “multiparking”).

12. La pérdida o sustracción de la tarjeta de abonado se tendrá que comunicar a la empresa concesionaria inmediatamente.

13. A efectos de control, la empresa concesionaria podrá exigir al cliente la colocación, mientras dure el abono, en lugar visible del vehículo, de un pequeño adhesivo acreditativo de la condición de abonado.

14. El pago de las cuotas de abono se hará de la siguiente manera:

- a) La primera cuota, más el depósito de la tarjeta del abonado, al contado en el momento de suscribir el abono. En el momento de suscribirse el abono, la empresa concesionaria podrá:
  - Exigir el pago, en concepto de depósito, del importe correspondiente a un mes de abono.
  - El mencionado importe será devuelto, al abonado cuando se produzca su baja siempre y cuando esté al corriente en sus prestaciones económicas.
- b) Las cuotas sucesivas, en las fechas y de la manera que se establezca, por los medios de pago establecidos por el concesionario y por períodos avanzados.

15. El impago de una cuota en la fecha fijada significará la cancelación automática y la pérdida de los derechos del abono. En este caso, si el vehículo continúa en el aparcamiento, será preciso satisfacer su estancia al precio de la tarifa vigente para los usuarios en régimen de rotación y pago horario.

16. La baja en el abono tendrá que comunicarse por escrito y con una antelación mínima de quince días. El incumplimiento de este requisito comportará el derecho a la cuota siguiente. No se admitirán bajas temporales de ningún tipo en el abono. El hecho de haber estado abonado y causar baja no generará ningún derecho para el caso de que posteriormente se solicite nuevo abono.

17. La empresa concesionaria queda facultada para rescindir un abono unilateralmente en el caso de que el abonado incumpla alguna de las normas de funcionamiento previstas en este reglamento.

Art. 12. *Inspección y funcionamiento del servicio*.—1. La empresa concesionaria permitirá, en cualquier momento, que la Alcaldía, o quien la represente, y los funcionarios, administrativos o técnicos, competentes, puedan inspeccionar el estado de conservación del aparcamiento y de todas sus instalaciones, así como la forma en que se desarrolla la actividad y se presta el servicio, pudiendo verificar en todo momento si la ocupación del aparcamiento se corresponde con las cláusulas del pliego, obligándose la empresa concesionaria a facilitar a la administración municipal los datos de ocupación cuando esta así lo interese.

Las posibles indemnizaciones a terceros por los daños que pueda producir el funcionamiento del servicio, por causa imputada judicialmente al concesionario o al personal a su servicio serán asumidos

das por la empresa concesionaria, con absoluta indemnidad para el Ayuntamiento, excepto en el supuesto de que la responsabilidad dimanara del cumplimiento de una orden directa de la Administración municipal.

2. La empresa concesionaria explotará el servicio de aparcamiento, pudiendo ceder el derecho de uso a un tercero.

3. La empresa concesionaria velará por el buen orden del servicio, y dictará y arbitrará las instrucciones necesarias.

4. La empresa concesionaria se compromete a cumplir todas las obligaciones establecidas en los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas que rigieron el concurso para la adjudicación de la construcción y posterior explotación del aparcamiento.

5. La empresa concesionaria ostenta los derechos y obligaciones previstos en los establecidos en los pliegos de cláusulas administrativas particulares y de prescripciones técnicas que rigieron, el concurso para la adjudicación de la construcción y posterior explotación del aparcamiento, así como cuantos puedan corresponderle según la vigente Legislación reguladora de los contratos de las Administraciones Públicas.

Art. 13. *Modificación del reglamento.*—El presente reglamento podrá ser modificado cuando se considere conveniente para las necesidades del servicio, siempre que estas modificaciones no afecten sustancialmente al sistema de explotación o el equilibrio económico-financiero de la concesión, informando previamente al Ayuntamiento de Valdemoro quien deberá ratificarlo.

## DISPOSICIÓN FINAL

### *Entrada en vigor*

El presente reglamento entrará en vigor el día siguiente al de la fecha que se publique su texto íntegro en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, una vez que haya transcurrido el plazo de quince días establecido en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Contra el presente acuerdo, se interpondrá recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Todo ello sin perjuicio de que pueda ejercitar cualquier otro recurso que estime pertinente.

En Valdemoro, a 4 de diciembre de 2008.—El alcalde, José Miguel Moreno Torres.

(03/35.477/08)

## VELILLA DE SAN ANTONIO

### ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

Aprobado inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento de Velilla de San Antonio, con fecha 26 de noviembre de 2008, el Reglamento Regulador del Consejo Municipal de Educación de Velilla de San Antonio, se abre un período de información pública por el plazo de treinta días, contados a partir de la inserción de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, para que pueda ser examinado en la Secretaría del Ayuntamiento y presentar las reclamaciones y sugerencias que se estimen pertinentes.

En Velilla de San Antonio, a 4 de diciembre de 2008.—El secretario general (firmado).

(03/35.661/08)

## VELILLA DE SAN ANTONIO

### ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

Aprobado inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento de Velilla de San Antonio, con fecha 26 de noviembre de 2008, el Reglamento Municipal Regulador del Consejo Local de Seguridad de Velilla de San Antonio, se abre un período de información pública por el plazo de treinta días, contados a partir de la inserción de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, para que

pueda ser examinado en la Secretaría del Ayuntamiento y presentar las reclamaciones y sugerencias que se estimen pertinentes.

En Velilla de San Antonio, a 4 de diciembre de 2008.—El secretario general (firmado).

(03/35.662/08)

## VILLALBILLA

### LICENCIAS

Por “Unión Fenosa Distribución, Sociedad Anónima”, se ha solicitado licencia de actividad y funcionamiento destinada a centro de transformación 3132, situado en la avenida de los Antiguos Baños de la Isabela, en el término municipal de Villalbilla.

Lo que se hace público para general conocimiento y al objeto de que quienes se consideren afectados de algún modo por la actividad que se pretende establecer puedan hacer las alegaciones pertinentes dentro del plazo de veinte días de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, mediante escrito a presentar en la Secretaría del Ayuntamiento.

En Villalbilla, a 6 de noviembre de 2008.—El alcalde-presidente, Iván Jesús Borrego Holgado.

(02/15.327/08)

## VILLALBILLA

### LICENCIAS

Por “Unión Fenosa Distribución, Sociedad Anónima”, se ha solicitado licencia de actividad y funcionamiento destinada a centro de transformación 3131, situado en la avenida del Antiguo Camino de la Isabela, en el término municipal de Villalbilla.

Lo que se hace público para general conocimiento y al objeto de que quienes se consideren afectados de algún modo por la actividad que se pretende establecer puedan hacer las alegaciones pertinentes dentro del plazo de veinte días de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, mediante escrito a presentar en la Secretaría del Ayuntamiento.

En Villalbilla, a 6 de noviembre de 2008.—El alcalde-presidente, Iván Jesús Borrego Holgado.

(02/15.326/08)

## VILLALBILLA

### LICENCIAS

Por “Unión Fenosa Distribución, Sociedad Anónima”, se ha solicitado licencia de actividad y funcionamiento destinada a centro de transformación 3130, situado en la calle Gabriel Celaya, en el término municipal de Villalbilla.

Lo que se hace público para general conocimiento y al objeto de que quienes se consideren afectados de algún modo por la actividad que se pretende establecer puedan hacer las alegaciones pertinentes dentro del plazo de veinte días de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, mediante escrito a presentar en la Secretaría del Ayuntamiento.

En Villalbilla, a 6 de noviembre de 2008.—El alcalde-presidente, Iván Jesús Borrego Holgado.

(02/15.325/08)

## VILLAMANRIQUE DE TAJO

### RÉGIMEN ECONÓMICO

El Pleno del Ayuntamiento de Villamanrique de Tajo, en sesión extraordinaria celebrada el día 29 de enero de 2008, acordó, por unanimidad, aprobar inicialmente el expediente 1/2007 de bajas de derechos reconocidos pendientes de cobro y de obligaciones reconoci-