



ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA CONCESIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA EXPLANADA DE LA PLAZA DEL MERCADO DE ALMENDRALEJO

1. OBJETO.

El presente estudio tiene la finalidad de analizar la viabilidad del contrato de concesión, de acuerdo con el artículo 112 de la Ley de Contratos del Sector Público “con carácter previo a la decisión de construir y explotar en régimen de concesión de una obra pública”, es por lo que el Excelentísimo Ayuntamiento de Almendralejo acuerda la realización del presente Estudio de Viabilidad.

2. LOCALIZACION

El aparcamiento, cuya construcción y explotación es objeto del presente estudio de viabilidad, se construirá bajo la explanada de la Plaza del Mercado entre las actuales calles Escribano y Viñas.

3. FINALIDAD Y JUSTIFICACIÓN DE LA OBRA

La finalidad del contrato de concesión de construcción y explotación del aparcamiento subterráneo en la Explanada de la Plaza del Mercado es satisfacer la demanda ya existente de aparcamiento por parte de los residentes y de los usuarios del Mercado Municipal, ya que se encuentra en una zona eminentemente comercial, donde afluyen personas de toda la comarca, y que, esta demanda se va a ver incrementada por la actuación de rehabilitación del edificio del Mercado Municipal.

De acuerdo con los artículos correspondientes de la Ley 30/2007 de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, las obras se construirán a riesgo y ventura del concesionario, quien asume los riesgos derivados de su ejecución y explotación en los términos establecidos en la propia Ley.



4. CARACTERÍSTICAS DE LA OBRA

Se trata de la construcción de un aparcamiento subterráneo para automóviles desarrollado en tres niveles bajo la explanada de la Plaza del Mercado, para que sea utilizable tanto como apoyo a la actividad comercial del Mercado Municipal como para descongestionar el aparcamiento en el centro de la ciudad. Asimismo deberá procederse a la reurbanización y adaptación del espacio urbano de la explanada bajo la que se ubicará el aparcamiento.

El aparcamiento se configura con un total de 231 plazas en los siguientes niveles:

- Planta sótano –1: 55 plazas de aparcamiento y 769 m² destinados a carga y descarga del mercado municipal
- Planta sótano –2: 88 plazas de aparcamiento
- Planta sótano –3: 88 plazas de aparcamiento

5. PREVISIÓN DE LA DEMANDA

Para conocer la demanda potencial se ha considerado, tanto a la población del Municipio como a la población de las localidades cercanas que se consideran dentro del área de influencia de la ciudad.

La población de la ciudad de Almendralejo asciende a 33.588 habitantes según el último Padrón Municipal publicado. La ciudad ha ido creciendo durante todo el siglo XX acelerándose el crecimiento en los últimos años del siglo y en los primeros de la presente década.

La zona de influencia comarcal de la ciudad de Almendralejo comprende los municipios de la zona oeste de la Comarca de Tierra de Barros que son: Santa Marta, Villalba de los Barros, Aceuchal, Solana de los Barros, Corte de Peleas, Entrín Alto, Entrín Bajo, Torremejía, Fuente del Maestre, Villafranca de los Barros... La población total del área de influencia es de 91.906 habitantes. Podemos considerar que el 20% de la población se encuentra comprendido entre las edades de menos de 5 años y de más de 65 años,



AYUNTAMIENTO DE ALMENDRALEJO

Servicio de Urbanismo, Obras e Infraestructuras

lo que tendríamos una población de 18.381 potenciales visitantes al área donde se va a construir el aparcamiento.

Cifras de población referidas al 01/01/2009 Real Decreto 1918/2009, de 11 de diciembre

Detalle municipal

Badajoz: Población por municipios y sexo.

Unidades: Personas

	Ambos sexos	Varones	Mujeres
06002 Aceuchal	5679	2822	2857
06004 Alange	2005	1028	977
06011 Almendralejo	33588	16973	16615
06012 Arroyo de San Serván	4276	2211	2065
06040 Corte de Peleas	1307	648	659
06045 Entrín Bajo	602	301	301
06049 Feria	1341	671	670
06054 Fuente del Maestre	6962	3490	3472
06069 Hornachos	3867	1958	1909
06089 Morera (La)	752	368	384
06092 Nogales	724	356	368
06098 Palomas	701	347	354
06099 Parra (La)	1390	703	687
06104 Puebla de la Reina	860	436	424
06113 Ribera del Fresno	3466	1728	1738
06121 Santa Marta	4322	2166	2156
06126 Solana de los Barros	2826	1400	1426
06133 Torremejía	2228	1143	1085
06149 Villafranca de los Barros	13356	6619	6737
06152 Villalba de los Barros	1654	842	812

El aparcamiento tendrá un total de 231 plazas disponibles de las cuales se estima en el presente estudio de viabilidad que un 60% de las plazas son de libre disponibilidad y el resto son para abonos mensuales. Evidentemente esta relación podrá ser otra, en función de los criterios que presente cada licitante en su propuesta y en su estudio de viabilidad.

La ocupación media total semanal prevista, incluida los abonos es del 38.75% siendo los días de mayor ocupación los viernes y los sábados. La estimación se ha hecho a la



baja, dado el enorme potencial actual y de futuro que presenta la situación del aparcamiento.

En base a los supuestos contemplados en el presente estudio de viabilidad y al tratarse de una concesión de 40 años, la rentabilidad de la concesión se encuentra asegurada en el periodo que dura la concesión. En la actualidad únicamente existe en la zona el aparcamiento de la Plaza de Espronceda, si bien su ubicación se encuentra más cercana al acceso al centro de la ciudad desde la zona Oeste. En el entorno comercial de la Plaza del Mercado no existen ningún otro aparcamiento por lo que es necesaria la creación de más plazas de aparcamiento, tanto de uso libre como para los residentes de la zona.

6. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS Y LAS CORRESPONDIENTES MEDIDAS CORRECTORAS Y PROTECTORAS NECESARIAS

De acuerdo con la legislación vigente, y dado que nos encontramos en un sistema general de zona verde, en suelo urbano, no es preceptiva la redacción de un estudio de impacto ambiental.

Por otra parte y a la vista del Real Decreto Legislativo 1/2008 de 11 de enero por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, la obra que se pretende desarrollar y su posterior explotación, no necesita de realización de estudio de impacto ambiental, dado que:

- Durante la fase de construcción y posterior explotación, no se produce un uso del suelo o de otros recursos naturales, salvo el necesario para la realización de la obra.
- Las emisiones contaminantes derivadas de la combustión originada por los vehículos, se produce de forma escalonada y compensan las habituales de los usuarios que buscan estacionamiento. Asimismo la posibilidad de estacionar el vehículo en las instalaciones de aparcamiento, reduce el tiempo



de exposición de los vecinos a los ruidos de los vehículos circulando para ser estacionados.

- No son necesarias soluciones alternativas
- Durante la fase de ejecución de las obras pueden producirse ruidos, pero en los niveles admisibles que conlleva la actividad de construcción.
- Salvo que se detecte durante la fase de construcción, el patrimonio arqueológico no es impactado por el proyecto realizado.

Durante la fase de explotación, la actividad descrita en el presente estudio de viabilidad no produce impacto ambiental negativo, dado que su posible incidencia se reduce el tráfico de vehículos y sus efectos contaminantes. Sólo es necesario disponer de adecuados sistemas de circulación interior de gases y expulsión exterior con los correspondientes mecanismos de seguridad y alarma, de acuerdo con la legislación y práctica habitual en este tipo de instalaciones. La distribución de accesos permite un flujo de circulación de entrada y salida adecuados.

7. JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCION ELEGIDA

La solución elegida obedece a un criterio de eficiencia de uso de aparcamiento en la zona, de gran actividad comercial, dado que existe una alta concentración de comercios a lo largo del eje formado por la Calle Viñas-Calle Cantones-Calle Francisco Pizarro, y el edificio del Mercado Municipal. Esta actividad comercial se va a ver incrementada con la rehabilitación del edificio del Mercado Municipal.

La solución elegida permite el aprovechamiento del espacio subterráneo para la construcción de un aparcamiento, ampliando la oferta de plazas de parking existentes en la zona, y facilitando el aparcamiento seguro a los vecinos de la zona, como a las personas que se acercan a los comercios existentes, reduciendo el tiempo de búsqueda de aparcamiento por los usuarios y por lo tanto mejorando el tráfico de la zona.



8. RIESGO OPERATIVOS Y TECNOLÓGICOS EN LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA

La edificación que corresponde al aparcamiento subterráneo obedece a la tipología de construcción habitual, siendo los riesgos operativos derivados de la actividad constructora, los habituales para este tipo de construcciones. En el edificio se usarán materiales y procesos de construcción básicamente industriales. En cualquier caso los procesos constructivos deberán realizarse con especial cuidado al situarse junto a un edificio catalogado y protegido.

Para la evaluación y control de los riesgos en la construcción se realizará por el equipo redactor del proyecto, el correspondiente Estudio de Seguridad y Salud en la construcción y la empresa constructora el correspondiente Plan de Seguridad y Salud en cumplimiento de la vigente Ley de prevención de Riesgos Laborales.

Durante los años de vigencia de la concesión, el gestor que se encargará de la explotación, deberá realizar un plan de mantenimiento y conservación de las instalaciones.

9. COSTE DE LA INVERSIÓN

El coste de la obra de acuerdo con el anteproyecto realizado es de **TRES MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y TREL MIL VEINTE EUROS CON CATORCE CENTIMOS (3.743.020,14 €)** gastos generales, beneficio industrial e IVA incluidos.

La financiación prevista la constituirán los recursos propios del concesionario y las operaciones financieras oportunas así como los propios recursos generados por la explotación. El concesionario deberá confeccionar, de acuerdo con su oferta, un plan económico que rijan la concesión.

De acuerdo con el artículo 115 de la Ley de Contratos del Sector Público, el plan económico de la concesión incluirá, entre otros aspectos que le son propios, el sistema



de gestión de tarifas, la inversión y los costes de explotación y obligaciones de pagos y gastos financieros, directos e indirectos estimados.

De acuerdo con el artículo 236 de la Ley de Contratos del Sector Público:

- 1.- Las obras públicas objeto de concesión serán financiadas, total o parcialmente por el concesionario que, en todo caso, asumirá el riesgo en función de la inversión realizada.
- 2.- Cuando existan razones de rentabilidad económica o social, o concurren singulares exigencias derivadas del fin público o interés general de la obra objeto de la concesión, la Administración podrá también aportar recursos públicos para su financiación conjunta de la obra, mediante subvenciones o préstamos reintegrables, con o sin interés, de acuerdo con lo establecido en el artículo 223 y de conformidad con las previsiones correspondientes del pliego de cláusulas administrativas particulares, debiendo respetarse en todo caso el principio de asunción de riesgo por el concesionario
- 3.- La construcción de la obra pública 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.

10. INFORME DE VIABILIDAD ECONOMICA DE LA CONCESION

10.1. PLANTEAMIENTO DE PARTIDA

El presente informe se elabora con el fin de analizar la viabilidad económica-financiera del proyecto de ejecución y posterior explotación en régimen de Concesión Administrativa de un aparcamiento subterráneo en la Explanada de la Plaza del Mercado de Almendralejo.

En el desarrollo de este estudio, basándose en el principio de prudencia de contabilidad, se han completado todos los posibles gastos necesarios para la puesta en marcha y correcto funcionamiento de las instalaciones, valorados a precios de



mercado, y por otro en la cuantificación de los ingresos, se ha optado por un criterio prudente generalizado.

Por otro lado el modelo permite asumir las renovaciones del inmovilizado a lo largo del periodo concesional en función de la vida útil de los distintos tipos de elementos necesarios en la explotación, así como la dotación del fondo de reversión necesario para permitir la entrega de las instalaciones al Ayuntamiento en buenas condiciones de uso y funcionamiento al final de la concesión.

El modelo empieza en el periodo 0, siendo el primer ejercicio de explotación de las instalaciones el periodo 1. Con carácter previo, se habrán construido las instalaciones.

- El periodo 0 correspondería a la ejecución de la obra
- A partir del periodo 1 suponemos un completo funcionamiento de las instalaciones
- Todos los gastos de explotación de mantenimiento y personal se estiman en 150.000 euros anuales
- El coste de la amortización de la inversión se ha estimado en un 2.5%
- Ocupación total media semanal estimada: 38.75 %

10.2. REGIMEN DE TARIFAS

La tarifa base para el cálculo del presente estudio de viabilidad que se ha utilizado ha sido de 1,20 euros la hora. Las tarifas se actualizarán anualmente mediante acuerdo entre la concesionaria y el Ayuntamiento, en otro caso se actualizarán con arreglo a la evolución del IPC. En cualquier caso, de acuerdo con el artículo 238 de la Ley de Contratos del Sector Público: “El concesionario tendrá derecho a percibir de los usuarios o de la Administración una retribución por la utilización de la obra en la forma prevista en el pliego de cláusulas administrativas particulares y de conformidad con lo establecido en este artículo.



El concesionario deberá ofertar la tarifa definitiva en base a su estudio de viabilidad y el equilibrio financiero de la actividad. Todo ello en base al Pliego de Condiciones Administrativas.

De acuerdo con la ley el contrato de concesión, de obra pública deberá mantener su equilibrio financiero en los términos que fueron considerados para su adjudicación, teniendo en cuenta el interés general y el interés del concesionario.

El Órgano de contratación deberá de restablecer el equilibrio económico del contrato, en beneficio de la parte que corresponda, en los siguientes términos:

- Cuando la Administración modifique, por razones de interés público, las condiciones de explotación de la obra.
- Cuando causas de fuerza mayor o actuaciones de la Administración determinaran, de forma directa la ruptura sustancial de la economía de la concesión. A estos efectos se entenderán por causa de fuerza mayor las enumeradas en el artículo 214 de la Ley de Contratos del Sector Público.
- Cuando se produzcan los supuestos que se establezcan en el propio contrato para su revisión de acuerdo con lo previsto en el apartado 4º de la letra c) y en la letra d) del artículo 115.1 de la LCSP.

Las fórmulas de mantenimiento del equilibrio económico será objeto en el correspondiente pliego administrativo para la concesión. En ningún caso está previsto que el Ayuntamiento de Almendralejo efectúe compensaciones económicas fuera de lo previsto para el mantenimiento del equilibrio financiero.

10.3. INVERSIÓN

La inversión inicial, viene dada por la inversión que se tiene que realizar en la Obra e Instalaciones y en la inversión de equipamiento. Se supone que una parte se financiará mediante financiación ajena,



Las inversiones se amortizarán en base a su vida útil. La empresa se deberá comprometer a renovar las instalaciones y equipamientos al acabar la vida útil, 100 años para la obra y 10 años para el equipamiento y mobiliario.

10.4. CUENTA DE EXPLOTACIÓN

Se ha realizado la cuenta de explotación de los 40 años de concesión en base a los supuestos tenidos en cuenta en esta memoria.

Los gastos de explotación estimados se refieren al mantenimiento y seguridad de las instalaciones, salarios del personal necesario, los gastos de consumos... etc.

Calculando la cuenta de resultados, se tiene que durante los primeros años de la explotación se obtienen resultados negativos, pero posteriormente la explotación es rentable, por lo que en el periodo de concesión propuesto de 40 años, la explotación recupera ampliamente la inversión realizada y los resultados negativos de los primeros años.

Podemos concluir a la vista de los datos obtenidos de acuerdo con el cuadro adjunto, que la concesión según el modelo propuesto puede ser rentable durante el periodo de concesión considerado.