

**Memoria para determinar la mejor  
forma de gestión del aparcamiento  
público de José Zorrilla**



- INDICE..... Pag.2
- INTRODUCCIÓN..... Pag.3
- ANTECEDENTES.....Pag.4
- ASPECTOS SOCIALES.....Pag.6
- ASPECTOS JURIDICO.....Pag.9
- ASPECTOS TÉCNICOS.....Pag. 15
- ASPECTOS ECONÓMICO FINANCIEROS .....Pag. 20
- CONCLUSIONES.....Pag. 53

## **INTRODUCCIÓN:**

El Ayuntamiento de Segovia (en adelante, el Ayuntamiento) dentro de su política de mejora continua en la gestión de sus recursos, siempre realizada bajo el principio de pleno sometimiento a la Ley y al Derecho que impone nuestra Carta Magna, se plantea el cambio de modelo de gestión de una de sus instalaciones.

Segovia cuenta con un total de seis aparcamientos públicos. El aparcamiento al que se hace mención en la presente memoria es una instalación situada en el subsuelo público de José Zorrilla, en concreto en el número 38. Y se encuentra inscrito en el inventario de bienes municipales como un bien de carácter demanial.

Cuenta con un total de 318 plazas que dan respuesta a la situación de necesidad de aparcamiento que se produce por la zona, dado el escaso número de garajes privados. Los fines a los que se destinan las plazas serán variados, a fin de satisfacer las diferentes necesidades de los usuarios:

De una parte existe un alto número de plazas destinadas a la cesión de uso, de otra parte existen plazas de alquiler o abonados entre las que existe a su vez diferentes modalidades: abonos anuales con reserva de plaza, abonos mensuales de 24 horas, abonos mensuales de 12 horas, abonos mensuales nocturnos, abonos mensuales de horario comercial, y un menor número de plazas en rotación. A su vez la Concejalía de tráfico propone un abono de promoción del comercio a fin de incentivar las ventas, del que serán beneficiados los comerciantes adheridos.

La Presente memoria tiene por objeto el justificar la conveniencia y oportunidad, desde un punto de vista social, jurídico, técnico y económico- financiero, del cambio de modelo de gestión del Aparcamiento Municipal de José Zorrilla para optar por la forma de gestión más eficiente y sostenible que de las que contempla la ley.

## **ANTECEDENTES**

Mediante acuerdo del Pleno de la Corporación de fecha 16 de Mayo de 2.002 se acordó la adjudicación de un contrato de obra pública para la ejecución de un aparcamiento público bajo el espacio libre de la calle José Zorrilla. Formalizándose el contrato el día 18 de Julio del mismo año 2002.

La obra y explotación del aparcamiento fueron objeto de una serie de resoluciones judiciales entre la empresa concesionaria y el Ayuntamiento dando como resultado: Primero la resolución del contrato mediante Sentencia nº 29/16, de 22 de febrero de 2016, del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 1 de Segovia. Y posteriormente el abandono unilateral del aparcamiento por parte de la mercantil el pasado 28 de febrero de 2018, pese a que por Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 22 de febrero de 2018 se le había notificado de forma fehaciente la obligación de continuar con la explotación hasta que se llevara a cabo la restitución del bien en las condiciones exigidas por el pliego. Con el fin de seguir dando servicios a los propietarios del derecho de cesión que habían adquirido con la anterior cesionaria, entendiéndose que estos eran terceros de buena fe, el Ayuntamiento ha sido el que, desde ese mismo momento, se ha hecho cargo de la gestión de esa instalación de manera directa. Y ha acometido todas aquellas reformas necesarias para que la Ciudad de Segovia pueda contar con una instalación acorde a las exigencias de los ciudadanos.

Mediante la Providencia de la Alcaldía de 2 de abril de 2018 se ordenó la incoación de procedimiento para el estudio de la conveniencia y oportunidad del cambio de forma y modo de gestión de la instalación. Para lo que se designó una Comisión de Estudios encargada de elaborar la presente memoria.

La determinación del mejor modelo de gestión supone una decisión organizativa voluntaria que se produce cuando el ente titular del servicio entiende que concurren razones que justifican modificar el modo de gestión, pasando de la gestión indirecta a la directa. No se trata, por tanto, de una recuperación de la gestión directa derivada de un incumplimiento del contratista. La causa del cambio en el modo de gestión es una decisión organizativa basada en criterios de eficacia, no un incumplimiento del contratista que obligue a la resolución contractual y recuperación de la gestión a favor de la administración

Por lo tanto, en el marco del citado procedimiento, debe evaluarse la posibilidad que este servicio, que hasta el abandono unilateral del concesionario se ha prestado de forma indirecta, pueda ser prestado en régimen de gestión directa, mediante alguna de las modalidades previstas en la Ley.

## **ASPECTOS SOCIALES**

Los servicios públicos no son una cuestión que admita un tratamiento exclusivamente jurídico o económico, sino que son actividades que han de llevarse a cabo con las máximas cuotas de calidad, regularidad, igualdad y accesibilidad que la sociedad del siglo XXI demanda. Lo que supone la necesidad de prestar una especial atención a la selección de las técnicas que el ordenamiento jurídico prevé, en orden a elegir, en cada caso los mecanismos más adecuados a cada tipo de servicio.

El desarrollo actual del Estado Social que recoge el artículo 1.1 de la Constitución Española, ha venido generando un incremento de las exigencias por parte de los ciudadanos con respecto a la calidad, eficiencia, eficacia y racionalización de los servicios que prestan las Administraciones Públicas. A ello se une el aumento de la demanda social de las infraestructuras y equipamientos públicos, pero que contrasta con un desfase entre el esfuerzo organizativo y el esfuerzo inversor. Por un lado se encuentra las necesidades demandadas por los ciudadanos en materia de infraestructuras y de servicios públicos, y por otro, está el esfuerzo inversor que requieren estas actuaciones, ya que existen fuertes restricciones presupuestarias para limitar el nivel de endeudamiento de los Ayuntamientos, que condiciona la financiación de los proyectos. A esto se ha unido una bajada muy significativa en los ingresos tributarios con la que se financiaban los servicios públicos.

Tras el análisis del contexto general desde la perspectiva social conviene analizar la situación actual del "Aparcamiento de José Zorrilla" y su puesta funcionamiento por el Ayuntamiento, tras el abandono del anterior concesionario, para lo que esta Jefatura, informa:

- **Características de la zona:** El citado Parking, está ubicado en una zona eminentemente residencial, con una serie de comercios, de pequeño tamaño, con una clientela de carácter local o de barrio. No existen comercios que por su tamaño o actividad, atraigan un número importante de compradores. También están ubicadas, dentro del área de influencia del mismo, la Delegación Provincial de Educación y la UVA, si bien esta última, tiene parking propio.

- **Actividad de la zona:** La zona de influencia del Parking, está formada básicamente, por edificios de viviendas en altura con residente fijos y, en menor porcentaje, temporales en régimen de alquiler y población flotante por su cercanía a la Universidad. Desde el punto de vista administrativo, se encuentra la Dirección Provincial de Educación. Hay bastantes edificios que no disponen de garajes, y los que lo tienen son claramente insuficientes para la población de la zona.
- **Ordenación del Tráfico:** El Parking se encuentra enclavado entre las calles de José Zorrilla, Antonio Machado y San Vicente Ferrer. José Zorrilla, es de una sola dirección, sentido descendente desde el Cristo del Mercado, con estacionamientos en línea a ambos lados, y regulación del estacionamiento por el sistema O.R.A. desde su inicio, en la Plaza de Muerte y Vida, hasta la calle de Velázquez, con una circulación escasa de vehículos. La calle de Antonio Machado, también tiene un solo sentido de circulación y sirve de comunicación entre la zona oeste y este de la Ciudad, con un gran volumen de tráfico de paso. La calle de San Vicente Ferrer, es una calle sin salida, que da acceso a diversos garajes e inmuebles.
- **Antecedentes:** Desde su apertura, según los datos facilitados por la empresa concesionaria, el parking ha tenido una ocupación bajísima en rotación tal y como se acredita en el expediente del que este trae causa. En cambio la utilización por cesionarios o abonados ha sido comparativamente alta, especialmente si se tiene en cuenta las condiciones de distribución de los espacios impuestas por el propio pliego que regía la concesión.

Por todo lo anteriormente expuesto, podemos concluir que:

- la zona de afección del Parking cuenta con un número importante de habitantes y de vehículos.
- Los edificios, o no cuentan con plazas de parking o las que tienen son insuficientes.
- Existe una regulación del estacionamiento en superficie, mediante el sistema O.R.A. que da cobertura a los estacionamientos de cortas estancias, normalmente para hacer alguna compra o gestión.
- Existe un déficit importante de plazas de estacionamiento para estancias más largas, bien por residencia o por trabajadores de la zona.

Haciendo caso a estos aspectos, a criterio de esta Jefatura, se debería de enfocar el funcionamiento del Parking, hacia la demanda real de la zona, para alcanzar el interés general que exigen los ciudadanos, aumentando el número de plazas orientadas a aparcamientos de duración prolongada, aumentando el número de plazas destinadas a ABONADOS, y estableciendo nuevos modelos de abono, con facilidades para que los trabajadores de la zona puedan utilizar la instalación, mediante abono, durante su jornada de trabajo. Además esto influiría favorablemente en el aparcamiento en superficie de la zona de influencia, al quedar liberadas plazas de estacionamiento con una ocupación en tiempo media o alta, que normalmente ocupan residentes.

En Segovia a 25 de mayo de 2018

EL INTENDENTE JEFE DE LA POLICIA LOCAL

A handwritten signature in blue ink is written over a circular official stamp. The stamp features a crown at the top, a shield with three vertical bars in the center, and the text "EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA" around the top edge, "JEFATURA" in the middle, and "POLICIA LOCAL" around the bottom edge.

Fdo. Julio Rodríguez Fuentetaja



## ASPECTOS JURIDICOS:

Antes de analizar los aspectos jurídicos conviene examinar cual va a ser la legislación objeto de análisis, en este informe jurídico. Existe al respecto:

- Constitución Española de 1978
- Ley 7/1985, de 2de Abril, de Bases de Régimen Local
- Ley 27/2013, de 27 de Diciembre, de Racionalización y sostenibilidad de la Administración Local ( LRSAL), en aquellos artículos que han modificado la LBRL
- 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 ( TRRL)
- Decreto de 17 de Junio de 1955, por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (RSCL) en lo que no se oponga a las disposiciones posteriores.
- Ley 9/2017, de 8 de Noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento Jurídico las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de Febrero De 2014

Una vez conocida, podemos comenzar diciendo que se posibilita el ejercicio de actividades económicas por parte de los entes locales no solo por el artículo 128.2 de la Constitución Española de 1978, que atribuye la capacidad de intervención pública en la economía motivada por la existencia de un interés general, sino también por el artículo 86.1 de la Ley 7/1985, de 2de Abril, de Bases de Régimen Local (en adelante LBRL).

Por lo que se refiere a la Ley 7/1985, de 2de Abril, de Bases de Régimen Local, de conformidad con su artículo 25.1 *“El municipio, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus **competencias**, puede promover toda clase de actividades y presentar cuantos servicios públicos contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal”*

Ya el artículo 85.1 de la misma Ley regula que *“son servicios públicos locales los que presten las entidades locales en el ámbito de sus competencias”*, es por ello por que merece la pena resaltar el apartado segundo del artículo 25.2 letra g) en el que se establece que *los municipios ejercerán en todo caso como competencias propias, en*

*los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, las competencias referentes tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.*

En el caso de los **sistemas de gestión**, la legislación ofrece una amplia gama de posibilidades, ya que se puede ejercer la actividad, bien mediante la gestión directa, bien mediante la gestión indirecta, teniendo en cuenta además que existen dentro de cada una de las formas de gestión señaladas distintas modalidades. Es por ello por lo que artículo 85.2 de la LBRL exige que. *“Los servicios públicos de competencia local habrán de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente de entre las enumeradas a continuación:*

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

*Solo podrá hacerse uso de las formas previstas en las letras c) y d) cuando quede acreditado mediante memoria justificativa elaborada al efecto que resultan más sostenibles y eficientes que las formas dispuestas en las letras a) y b), para lo que se deberán tener en cuenta los criterios de rentabilidad económica y recuperación de la inversión. Además, deberá constar en el expediente la memoria justificativa del asesoramiento recibido que se elevará al Pleno para su aprobación en donde se incluirán los informes sobre el coste del servicio, así como, el apoyo técnico recibido, que deberán ser publicitados. A estos efectos, se recabará informe del interventor local quien valorará la sostenibilidad financiera de las propuestas planteadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.*

- **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.**

*La forma de gestión por la que se opte deberá tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 9 del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Ley 7/2007, de 12 de abril, en lo que respecta al ejercicio de funciones que corresponden en exclusiva a funcionarios públicos.”*

Por tanto, vincula ya al ente local a tener que buscar la fórmula no sólo más eficiente sino también más sostenible, es decir, aquella que responda a los criterios económicos de no incremento de la deuda y posibilidad de gestión con un presupuesto equilibrado. Se apela de esta forma al principio constitucional de eficiencia, introduciendo la necesidad de buscar el equilibrio entre el criterio económico de los costes y el objetivo general de una prestación eficaz de los servicios públicos (artículo 31,2 de la Constitución). De esta forma el artículo 31.2 de la CE establece que:

*El gasto público realizará una asignación equitativa de los recursos públicos, y su programación y ejecución responderán a los criterios de **eficiencia** y **economía***

Así el principio de eficiencia supone requerir a la Administración pública que actúe conforme a los criterios que la ciencia y la técnica pongan a su disposición en cada momento para gestionar mejor los bienes públicos (SSTC 29/1982 de 31 de mayo, 214/1989 de 21 de diciembre, 13/1992 de 6 de febrero). En otras palabras se traduce, por un lado, en la necesidad de que se haya una correspondencia entre los fines que se pretenden satisfacer con las partidas de gasto y el logro efectivo de los mismos y, por otro, en la optimización de los medios empleados para el logro de los fines estipulados.

Pasemos por tanto a examinar las características principales de cada una de las **FORMAS DE GESTIÓN:**

#### **A) GESTIÓN DIRECTA:**

Inicialmente, la gestión directa era asumida por los propios órganos del municipio. A esta concepción responde el artículo 41 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, cuando establece que “*Se entenderá por gestión directa la que para prestar los servicios de su competencia realizan las corporaciones locales por sí mismas o mediante organismos exclusivamente dependientes de ellas*”

Dentro de los modelos de la gestión directa la doctrina diferencia entre las formas de gestión directa *strictu sensu* y aquellas otras en las que se admite la interposición de una persona jurídica, bien pública, bien privada.

## **GESTIÓN POR LA PROPIA ENTIDAD:**

- a) Si hacemos mención a la **gestión directa**, la gestión se ejercerá por la propia corporación y sin la existencia de intermediarios, de modo que todos los poderes de decisión y gestión se retienen en la corporación. Lo que supone que no se creará ninguna persona jurídica distinta al Ayuntamiento. Ahora bien la Administración asume su propio riesgo, es decir, absorbe sin limitación las pérdidas de los servicios que sostiene.
  
- b) En el supuesto de **creación de un organismo especial de administración** según los artículos 72 y siguientes RS Y 101 y siguientes de RDL 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 constituirá un Consejo de Administración, a cuya propuesta podrá designarse un gerente que podrá ser un funcionario o un contratado laboral.

Por su parte el artículo 85 bis de la LBRL:

1. *La gestión directa de los servicios de la competencia local mediante las formas de **organismos autónomos locales y de entidades públicas empresariales locales** se registrarán, respectivamente, por lo dispuesto en los artículos 45 a 52 y 53 a 60 de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en cuanto les resultase de aplicación.*

### **c) Organismo Autónomo local:**

Los organismos autónomos se rigen por derecho administrativo y se les encomienda, en régimen de descentralización funcional y en ejecución de programas específicos, la realización de actividades de fomento, prestacionales o de gestión de servicios públicos. Le corresponde al Pleno de la corporación su creación y la aprobación de sus Estatutos. Estos organismos carecen de potestad auto organizativa y de potestad presupuestaria. Respecto de los bienes, disponen sólo de facultades que van dirigidas a su conservación y utilización.

### **d) Entidad Pública empresarial local:**

Son entidades públicas empresariales los organismos públicos a los que se encomienda la realización de actividades prestacionales, la gestión de servicios o la producción de bienes de interés público susceptibles de contraprestación.

A diferencia de los organismos autónomos, estos se rigen por el derecho privado, excepto en las potestades administrativas que tengan atribuidas y en los aspectos específicamente regulados para las mismas en la propia Ley de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

**e) Sociedad Mercantil local:**

Esta modalidad de gestión exige la creación de una sociedad con financiación y predominio exclusivo de la Administración Pública, pero dotada formalmente de autonomía patrimonial y fundacional y sujeta al derecho de las sociedades mercantiles de capital, rigiéndose por tanto por el derecho privado

El Ayuntamiento de Segovia cuenta con dos organismos dependientes que gozan de las características que describe el artículo 85 bis, como son la Empresa Municipal de Turismo constituida como sociedad mercantil pública bajo la forma de sociedad anónima unipersonal, siendo su razón social la Gestión y Calidad Turística Ciudad de Segovia, S.A.U. y la Empresa Municipal del Suelo y la Vivienda de Segovia, S.A. (EVISEGO) que tiene por objeto la gestión directa del servicio público asumido por el Ayuntamiento, en régimen de libre concurrencia, de promoción, gestión, urbanización y construcción de viviendas y otros inmuebles, de protección oficial, promoción pública, titularidad municipal o libre promoción de gestión del aprovechamiento lucrativo de terrenos municipales y de los aprovechamientos resultantes del planeamiento urbanístico. Como vemos ninguna de ellas tiene un objeto social en el que se pueda incluir la gestión del aparcamiento de José Zorrilla por lo que sería necesaria la constitución de un nuevo organismo dependiente del Ayuntamiento. Es por ello por lo que aún antes de atender a los aspectos económico financieros, si lo que se examina es una forma de gestión de la que se derive la mayor eficiencia y sostenibilidad económica, la creación de estos supondría el empleo de recursos tanto económicos como materiales y humanos, que incrementarían el coste de la prestación del servicio de manera innecesaria.

**B) GESTION INDIRECTA**

El artículo 85.2 de la LBRL se remite en cuanto a las formas de gestión indirecta a lo establecido en el artículo 277 del 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. Norma que se ha visto derogada tras la aprobación de la actual Ley 9/2017, de 8 de Noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento Jurídico las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de Febrero De 2014 en la que se establece la modalidad de la **concesión de servicios** en el artículo 284, este establece que:

- 1. La Administración podrá gestionar indirectamente, mediante contrato de concesión de servicios, los servicios de su titularidad o competencia siempre que sean susceptibles de explotación económica por particulares. En ningún caso podrán prestarse mediante concesión de servicios los que impliquen ejercicio de la autoridad inherente a los poderes públicos.*
- 2. Antes de proceder a la contratación de una concesión de servicios, en los casos en que se trate de servicios públicos, deberá haberse establecido su régimen jurídico, que declare expresamente que la actividad de que se trata queda asumida por la Administración respectiva como propia de la misma, determine el alcance de las prestaciones en favor de los administrados, y regule los aspectos de carácter jurídico, económico y administrativo relativos a la prestación del servicio.*
- 3. El contrato expresará con claridad, en todo caso, el ámbito de la concesión, tanto en el orden funcional, como en el territorial*

Se ha de resaltar que la instalación del Parking de José Zorrilla se ha venido gestionando de manera indirecta desde su construcción, no mediante la figura de gestión de servicios, si no mediante la figura de concesión de obras, dado que fue necesaria previamente su construcción. Concesión que habría tenido que finalizar en el año 2054 de no haber sido abandonada unilateralmente por el concesionario. Esta forma de gestión ha devenido altamente gravosa para nuestro Ayuntamiento.

## **ASPECTOS TÉCNICOS:**

Tras el abandono del aparcamiento de José Zorrilla por la anterior concesionaria, y las posteriores inspecciones realizadas por los técnicos de este Ayuntamiento, ha sido necesaria la realización de diversas actuaciones técnicas de reparación para poder contar con una instalación acorde a las necesidades del servicio.

Aunque la reciente Sentencia 240/2018, de 29 de Noviembre de 2018, ha acreditado en sede judicial no solo la realidad de los desperfectos, sino que la causa de los mismos proviene de un déficit de conservación y mantenimiento durante la fase de vigencia de la concesión, y en otros problemas derivados de la ejecución de la obra.

La única forma de subsanar las deficiencias ha sido llevar a cabo inversiones que obran en el informe técnica y que han permitido contar con una instalación preparada para los fines que fue diseñada. Conviene resaltar que la Sentencia 240/2018 a la que hacíamos mención en el punto anterior ha declarado que es la concesionaria la encargada de revertir las obras e instalaciones del aparcamiento público de la Calle José Zorrilla en perfecto estado de conservación. Dado que ha sido el Ayuntamiento de Segovia quien ha ejecutado las obras de manera subsidiaria, deberá ser esta la que asuma los gastos que han ocasionado dichas obras y reparaciones

Las actuaciones se concretan en el siguiente informe, emitido por el técnico de obra civil D. Juan José Zaera.

### **INFORME ACTUACIONES REALIZADAS EN APARCAMIENTO SUBTERRANEO DE CALLE JOSÉ ZORRILLA PARA CORRECCIÓN DE HUMEDADES, ESTADO DE LAS MISMAS E INTERVENCIONES PENDIENTES DE EJECUTAR**

El Técnico Municipal que suscribe redacta el presente informe informativo de las actuaciones realizadas y pendientes de ejecutar en el Aparcamiento Subterráneo de Calle José Zorrilla de Segovia.

#### **1.- Antecedentes:**

- Con fecha 20 de febrero de 2018, D. Miguel Ángel Muñoz Fernández, arquitecto técnico municipal, realiza informe de inspección para localizar deficiencias y/o defectos de mantenimiento en las instalaciones, en el que se localiza distintas humedades y vías de agua, así como defectos en puertas

cortafuegos, puerta cancela de acceso al recinto y fallos en bombas de achique de agua.

- Con fecha 20 de febrero de 2018, Dña. Alba María Álvaro García, ingeniera t. industrial municipal, realiza informe de inspección para localizar deficiencias y/o defectos de mantenimiento en las instalaciones, en el que localiza varias deficiencias en instalaciones eléctricas, de iluminación general y de emergencia, grupo electrógeno y alimentación de bombas de achique de agua.
- Con fecha 19 de febrero de 2018, D. Alberto Gómez Domínguez, jefe del servicio de informática municipal, realiza informe de inspección para localizar deficiencias y/o defectos de mantenimiento en las instalaciones, en el que localiza varias deficiencias en los sistemas informáticos y de comunicación del edificio, control de acceso, control de video-vigilancia y alimentación ininterrumpida del sistema informático.

## **2.- Otras deficiencias:**

Durante la ejecución de los trabajos de mantenimiento, se localizaron nuevas deficiencias en las instalaciones que requieren reparación:

- Contención de tierras:

Durante los trabajos de reforma y canalización de las cámaras bufas del sótano 4º, se localizó un problema de contención del terreno en el extremo norte de la planta. Al retirar el trasdosado existente del muro de pilotes que sustenta el terreno, se detectó la caída de tierras entre los pilotes debido a la baja consistencia del terreno.

- Humedades:

Han sido detectadas dos vías de agua distintas de las localizadas durante la inspección, ambas en el sótano 1º. Una correspondiente a un fallo en la impermeabilización de la junta de dilatación del forjado de la plaza, frente a la rampa de acceso rodado. La segunda, situada en el muro oeste a la altura de la rampa de acceso, correspondiente a un fallo en la impermeabilización a la altura del zuncho de coronación del muro de pilotes.

## **3.- Intervenciones realizadas:**

- Contención de tierras:

Debido al problema localizado en el sótano 4º, se ha ejecutado un muro de contención situado junto a la cara interior del muro de pilotes, realizado



mediante fábrica armada de bloque de hormigón autoportante, anclado tanto a la solera inferior como a la cara interior de los pilotes.

- **Canalización de cámaras bufas:**  
Se ha realizado la demolición y reconstrucción del trasdosado de cámara bufa correspondiente al muro oeste del aparcamiento, en los sótanos 2º, 3º y 4º. Dicha intervención ha consistido en la demolición del trasdosado existente, colocación de una canaleta abierta de recogida de aguas conducida hasta las bajantes y arquetas del sistema de saneamiento horizontal existente, nuevo trasdosado para creación de cámara bufa de acabado y estética similar a la original para no alterar el conjunto.
- **Reparación de puertas cortafuegos:**  
Dos puertas cortafuegos, situadas una en sótano 3º y la segunda en sótano 4º, han sido reparadas y ajustadas para que realicen su función correctamente en caso de incendio.
- **Humedades en patinillos de ventilación:**  
Pintado de las caras interiores de los patinillos con pintura impermeabilizante para mejorar su estanqueidad al agua. A su vez, se han elevado los petos de recogida de agua en las plantas para mejorar la canalización de las mismas hasta los sumideros correspondientes.
- **Reparación de equipos de bombeo:**  
Se ha realizado la revisión del sistema de control y alarma de las bombas de achique de agua situadas en el sótano 4º, reparando las deficiencias localizadas en los mismos. El equipo de bombeo norte ha sido desmontado, limpiado y reparado dado que se encontraba fuera de servicio.
- **Iluminación de emergencia:**  
Sustitución y separación de la instalación de iluminación general de los equipos defectuosos por nuevas unidades.
- **Iluminación general:**  
Sustitución de los equipos defectuosos por nuevas unidades.
- **Grupo electrógeno:**  
Revisión y reparación de grupo electrógeno diesel y cuadro de control del mismo.
- **Motor de apertura/cierre de cancela de acceso:**

Se ha instalado un nuevo brazo motor para el accionamiento automático de la cancela de acceso rodado.

- Sistema de detección y extinción de incendios:  
Sustitución de detectores y pulsadores de alarma estropeados, revisión y puesta en funcionamiento de centralita de detección y control de ventilación del edificio.
- Instalación de un sistema de video-vigilancia:  
Control en remoto de la instalación del Parking de José Zorrilla, controlado 24 horas por Policía Local mediante un sistema de vigilancia continua de las instalaciones

#### **4.- Actuaciones pendientes de ejecutar:**

- Gotera en junta de dilatación de sótano 1º:  
Para la reparación de esta vía de agua es necesario la apertura de una sección del solado de la plaza a la altura del vial de servicio que enlaza la Calle San Vicente Ferrer con Calle José Zorrilla para descubrir la impermeabilización del forjado, proceder a reparar dicha impermeabilización, sellado de junta de dilatación y posterior reconstrucción del solado del vial. Dicha intervención se valora en 1.158,02€+iva, desglosándose este precio en el punto quinto de este informe.
- Vía de agua en el muro oeste de sótano 1º:  
Será necesaria la apertura del solado y excavación en vaciado hasta la profundidad del zuncho de atado de las cabezas de los pilotes, profundidad aproximada de 4,00m., para proceder a la reparación de la impermeabilización y posterior relleno del vaciado y reconstrucción del solado de la plaza. Dicha intervención se valora en 2.693,35€+iva, desglosándose este precio en el punto quinto de este informe.
- Sistema de Control de acceso al edificio:  
En el momento de redacción de este informe ha producido la adjudicación del contrato que se encuentra a la espera de su formalización.

**5.- Valoración de las intervenciones pendientes de ejecutar:**

01	GOTERA EN JUNTA DE DILATACIÓN DE SÓTANO 1º .....	973,1330,
02	VÍA DE AGUA EN MURO OESTE DE SÓTANO 1º .....	2.263,3269,

**PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL** **3.236,45**

13,00 % Gastos generales

420,74

6,00 % Beneficio industrial 194,19

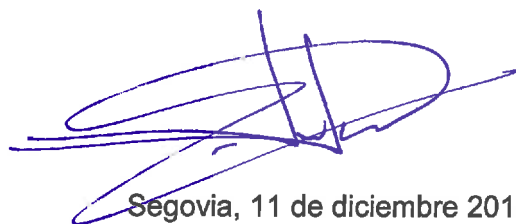
Suma ..... **614,93**

**PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN SIN IVA** **3.851,38**

21% IVA ..... **808,79**

**PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN** **4.660,17**

Asciende el presupuesto a la expresada cantidad de CUATRO MIL SEISCIENTOS SESENTA EUROS con DIECISIETE CÉNTIMOS.



Segovia, 11 de diciembre 2018.

## **ASPECTOS ECONOMICO FINANCIEROS:**

ASUNTO: INFORME DE LOS ASPECTOS ECONOMICOS, FINANCIEROS Y DE PRECIOS DEL PARKING DE JOSE ZORRILLA

Se ha nombrado al funcionario que suscribe mediante acuerdo de Pleno de fecha 27 de Abril de 2018 miembro de la Comisión de estudio para determinar la forma más sostenible y eficiente de gestionar el Aparcamiento de José Zorrilla.

El presente informe abarca el estudio financiero y el proyecto de precios del servicio que de acuerdo al artículo 97 del TRRL han de acompañar a la memoria que debe elaborar la Comisión de estudio.

Este informe está basado en el informe que se ha evacuado para la justificación de los precios públicos que han de regir dicho aparcamiento.

El informe tiene dos partes, la primera en la que se realiza un estudio de costes e ingresos y la segunda en la que se compara el coste de la actividad si ésta se ejerciera por gestión indirecta en lugar de gestión directa.

### **1.- ANTECEDENTES**

Se solicita a esta Inspección de servicios la elaboración de las tarifas de los precios públicos que hayan de regir en el aparcamiento público de José Zorrilla, dado que las tarifas actuales no tienen dicha consideración al haber sido explotado dicho aparcamiento hasta el momento, desde su inicio, bajo gestión indirecta.

#### **1.1.- ASPECTOS GENERALES**

Se parte de la siguiente situación: El aparcamiento que ha sido explotado en gestión indirecta por concesión desde 2005 a Febrero de 2018, con la salvedad que desde el 1 de Noviembre de 2015 la actividad de rotación ha estado cerrada. El parking tiene 318 plazas, de las cuales con el concesionario anterior 103 plazas estaban en cesión de uso, 58 plazas estaban destinadas a alquiler/abonados y las restantes 157 estaban destinadas a rotación. La ocupación por rotación era muy baja, 1,32%. Las tarifas abonos mensuales del resto de aparcamientos son un 60,5% más elevada que en este aparcamiento, se expone en el siguiente cuadro el detalle de esta comparativa:

	BONO MES 24 HORAS	DIFERENCIA % RESPECTO TARIFA ACTUAL JOSE ZORRILLA
--	-------------------	---

FERNANDEZ LADREDA	201,90 €	155,67%
ESTACION BUSES	89,42 €	13,23%
PADRE CLARET	125,65 €	59,11%
EL NARRA	90,00 €	13,97%
JOSE ZORRILLA	78,97	0,00%
	<b>MEDIA</b>	<b>60,50%</b>

Tras esta breve exposición de la situación del aparcamiento se exponen también brevemente las propuestas que se desarrollarán con posterioridad:

A) En relación a la distribución de plazas:

La propuesta que se realiza tiene el espíritu de ser prudente y realista, habida cuenta de las preferencias de uso de la zona, como se verá más adelante. Esta propuesta consiste en distribuir 160 plazas para abonados y 55 plazas para la rotación, manteniéndose las plazas de cesión de uso que son 103:

	<b>PLAZAS ACTUALES</b>	<b>PLAZAS PROPUESTAS</b>
CESION USO	103	103
ABONOS	58	160
ROTACION	157	55
<b>TOTAL</b>	<b>318</b>	<b>318</b>

Una posibilidad alternativa podría ser dedicar todas las plazas, excluidas las actuales cesiones de uso, 215 plazas asimismo para cesiones de uso, pero se entiende que no sería un escenario realista; no se cree que exista demanda en la zona para tantas plazas de cesión de uso. No obstante lo anterior, se propone un escenario dinámico, es decir que en función de la evolución del negocio dedicar más plazas a lo más demandado.

B) En relación a las tarifas:

B.1.- El precio por comunidad a abonar por los cesionarios de uso se propone incrementarle desde las tarifas actuales 12,13 € s/ IVA, 14,68 € IVA incluido a 16,5 € S/IVA, 19,96 € IVA incluido, con el objeto de compensar los gastos del aparcamiento tal y como se explicará más adelante.

B.2.- Respecto a la tarifa de la rotación, se propone:

i) Una modificación procedimental ya que la tarifa actual está basada en una fórmula, en función de la cual se obtiene la tarifa en relación al tiempo de estancia. La modificación propuesta consiste en hacer una tarifa lineal por minuto independientemente del tiempo de estancia, es decir, el precio del minuto de estancia será el mismo desde que se entre hasta que se salga.

ii) Un incremento de la tarifa de un 40% con el que aún la tarifa resultante seguiría siendo competitiva respecto al resto de aparcamiento. Por otro lado se estima un crecimiento de la rotación del 1,32% actual al 3,7%. El fundamento de este incremento se explicará más adelante.

B.3.- Respecto a los abonos se va a proponer una oferta adaptada a las necesidades de la demanda, aligerando la oferta en cuanto a la tipología de abonos, pero adaptándola a la realidad. Por otro lado dado que se ha logrado disminuir los costes al eliminar como se verá el personal, se ha logrado rebajar la tarifa actual, rebajando el bono mensual en un 32% respecto a la tarifa actual.

C) Otros aspectos:

Respecto a la operativa del aparcamiento se propone desde la Concejalía Delegada que se contrate un servicio de telecontrol, esto supone que desde un centro externo se monitorizan las funciones principales del aparcamiento por si surge alguna incidencia poderla resolver, por lo que no se contrataría personal.

Se prevé un plazo de amortización de 40 años para la inversión a realizar, 1.298.037,87 €.

## **1.2.- MEMORIA ECONOMICO FINANCIERA Y COSTE DEL SERVICIO. APROXIMACION CONCEPTUAL.**

El aspecto sustantivo de la memoria, se centra en calcular, por un lado, el coste del servicio, y, por otro lado en calcular los ingresos derivados de la aplicación de las tarifas de precios públicos que se proponen, justificando de forma razonable tales extremos y previendo los ingresos precisos para la cobertura del déficit.

## **1.2.- MEMORIA ECONOMICO FINANCIERA Y COSTE DEL SERVICIO. APROXIMACION CONCEPTUAL.**

Es preciso determinar como punto de partida los conceptos jurídicos aplicables. De esta forma la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos , fija la naturaleza de los Precios Públicos, en los artículos que se señalan a continuación, indicando que, sin ánimo de ser exhaustivo, estas definiciones están recogidas también en otros textos legales

*"Artículo 24 Concepto*

*Tendrán la consideración de precios públicos las contraprestaciones pecuniarias que se satisfagan por la prestación de servicios o la realización de actividades efectuadas en régimen de Derecho público cuando, prestándose también tales servicios o actividades por el sector privado, sean de solicitud voluntaria por parte de los administrados.*

#### *Artículo 25 Cuantía*

*1. Los precios públicos se determinarán a un nivel que cubra, como mínimo, los costes económicos originados por la realización de las actividades o la prestación de los servicios o a un nivel que resulte equivalente a la utilidad derivada de los mismos.*

*2. Cuando existan razones sociales, benéficas, culturales o de interés público que así lo aconsejen, podrán señalarse precios públicos que resulten inferiores a los parámetros previstos en el apartado anterior, previa adopción de las previsiones presupuestarias oportunas para la cobertura de la parte del precio subvencionada.*

#### *Artículo 26 Establecimiento y modificación*

*1. El establecimiento o modificación de la cuantía de los precios públicos se hará:*

*a) Por Orden del Departamento ministerial del que dependa el órgano que ha de percibirlos y a propuesta de éste.*

*b) Directamente por los organismos públicos, previa autorización del Departamento ministerial del que dependan.*

*2. Toda propuesta de establecimiento o modificación de la cuantía de precios públicos deberá ir acompañada de una memoria económico-financiera que justificará el importe de los mismos que se proponga y el grado de cobertura financiera de los costes correspondientes.”*

Queda claro pues que para el establecimiento (como es el caso) de las tasas y precios públicos, se exige la elaboración de una memoria económico-financiera. El aspecto sustantivo de la memoria, se centra en calcular, por un lado, el coste del servicio, y, por otro lado en calcular los ingresos derivados de la aplicación de las tarifas de precios públicos que se proponen, justificando de forma razonable tales extremos y previendo los ingresos precisos para la cobertura del déficit.

La finalidad de la memoria económico- financiera, se explica porque toda actuación de los poderes públicos, ha de estar fundamentada, es decir que la corporación local puede decidir razonadamente el establecimiento y regulación de los precios públicos, en función de los datos objetivos aportados.

Por lo que respecta al aspecto temporal, es obvio que la memoria económico-financiera debe ser elaborada con carácter previo a la adopción del acuerdo de establecimiento o regulación de los precios públicos.

El aspecto procedimental, responde a que la memoria económico-financiera es un informe preceptivo y vinculante. Es más, su elaboración es un trámite esencial del procedimiento.

#### 1. Concepto de memoria económico-financiera de tasas y precios públicos

Es el informe preceptivo emitido antes del establecimiento o modificación de las tasas o precios públicos, en cuya virtud se procede a calcular la relación que guardan los costes del servicio con los ingresos esperados de la figura financiera, encontrando su causa en la necesidad de justificar el grado de cobertura financiera del servicio, y que está destinado a evitar la arbitrariedad y servir de instrumento de control de las actuaciones de los poderes públicos.

Este informe que se emite trata de determinar los costes que generan las instalaciones analizadas y los ingresos que pueden esperarse.

#### 2. Concepto de coste del servicio

El Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, en su art. 24 se señala que para determinar el coste real o previsible del servicio o actividad "...se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, inclusive los de carácter financiero, amortización del inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable del servicio o actividad..."

Se considera que aunque este precepto se refiere a las tasas, es de aplicación a los precios públicos, si bien el coste actúa respecto a éstos como límite máximo de recaudación.

La memoria económico-financiera, dada su finalidad de justificar las tarifas a aplicar, difícilmente computará costes reales, sino costes previsibles, ya que se calculan de forma preventiva, partiendo de costes históricos tal y como se expone.

### **2.- ESTUDIO DE GASTOS**

Para determinar los gastos se ha partido de la siguiente información:

#### 1.- Los gastos de:

- Reparaciones y conservación
- Seguros
- Servicios bancarios
- Comunicaciones y teléfono
- Electricidad

, son gastos reales, no son estimaciones.



Estos datos se han obtenido de un documento presentado por el adjudicatario saliente con fecha 21 de Noviembre de 2014. Concretamente el documento fue elaborado por los auditores MAG A.M. Consultores y reflejan los datos de gastos reales del ejercicio 2013 íntegro; los autores del informe indican que se ha efectuado una revisión pormenorizada del 100% de la documentación soporte de la cuenta de explotación, facturas emitidas, facturas recibidas, así como contratos y otros justificantes de gasto. Adjuntan al informe los diarios contables íntegros, donde, dice el informe, se podrá obtener máximo detalle de las partidas de gasto o ingreso, así como copia de las facturas que por su especial análisis se han considerado necesarias para su comprobación. Consta en dicho documento la cuenta de explotación y los diarios contables íntegros.

Se considera que los importes considerados en este estudio son correctos habida cuenta de que el incremento de IPC desde Diciembre de 2013 a Mayo 2018, ha sido del 2,6%. Es decir la evolución general de los precios no ha podido suponer incrementos relevantes en los mismos y de ser así, a mayores

2.- Los gastos de:

-Mantenimiento de equipos

-Limpieza de las 4 plantas del aparcamiento

Estos gastos se han recogido del proyecto de explotación del parking de Padre Claret y se han adaptado, como se indicará más adelante al aparcamiento que nos entretiene.

Por tanto:

#### 2.1 GASTOS DE REPARACIONES Y CONSERVACION

Los gastos reales por este concepto: 9.000 € anuales

#### 2.2 SEGUROS

Los gastos reales por este concepto: 6.000 € anuales

#### 2.3 SERVICIOS BANCARIOS

Los gastos reales por este concepto: 2.500 € anuales

#### 2.4 COMUNICACIONES Y TELEFONO

Los gastos reales por este concepto: 1.200 € anuales

#### 2.5 ELECTRICIDAD

Los gastos reales por este concepto: 20.000 € anuales

#### 2.6 ARRENDAMIENTO DE SERVICIOS (TELECONTROL)

Como se ha indicado la Concejalía Delegada ha optado por prescindir de personal, gestionándose la operación del mismo en remoto de acuerdo a la siguiente estructura:

A).- Videovigilancia en remoto del parking a través de los equipos CCTV (circuito cerrado de televisión) instalados en el mismo y la contestación de llamadas de incidencias mediante el seguimiento de la instalación por las cámaras que tiene el aparcamiento durante 24h al día y mediante número de teléfono habilitado para este fin, debiendo acudir a la instalación en caso de detectarse cualquier situación anómala no subsanable por teléfono en el plazo máximo de 20 minutos desde la llamada y elaborando un parte diario con las incidencias detectadas y las actuaciones. Para poder prestar este servicio.

B).- Se realizará un mínimo de 4 visitas físicas diarias a la instalación para inspeccionar el correcto estado de las mismas."

Se ha solicitado ofertas de este servicio, recibándose una por importe de 40.000 €

## 2.7 MANTENIMIENTO DE EQUIPOS

Los gastos estimados en 2005 en el proyecto de explotación del parking de Padre Claret eran de 6.840 €, teniendo en cuenta que en dicho aparcamiento hay dos entradas y dos salidas, con sus aparatos correspondientes, saldría la revisión anual por cada entrada o salida a 1.710 €. En el parking de José Zorrilla hay una entrada y una salida, lo que aplicando los precios anteriores supondría 3.420 € a precios 2005, si se aplica el IPC de Diciembre de 2005 a Abril de 2018, un 20,9%, el precio actualizado serían 4.134,78 €.

## 2.8 LIMPIEZA

Los gastos estimados en 2005 en el proyecto de explotación del parking de Padre Claret eran de 1.440 €, teniendo en cuenta que son 543 plazas, supone 2,65 € por plaza. El parking de José Zorrilla tiene 318 plazas, por lo que la limpieza supondría 843 €. Estos gastos son de 2005, si se aplica el IPC de Diciembre de 2005 a Abril de 2018, un 20,9%, el precio actualizado serían 1.019,18 €.

Se han presupuestado 1.500 € anuales por este concepto, que se entiende que es una cifra razonable. Con este importe se podrían afrontar dos limpiezas al año de todo el aparcamiento. La limpieza de escaleras, aseos, oficina y papeleras se encuentran en la partida de mantenimiento.

## 2.9 AMORTIZACION

Conceptualmente se van a considerar tres aspectos:

- 1.- Amortización de la inversión
- 2.- Amortización de las obras de acondicionamiento realizadas
- 3.- Amortización del sistema de control de acceso

Se exponen a continuación:

## 1.- Amortización de la inversión

Con fecha 22 de febrero de 2016 el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Segovia dicta sentencia nº 29/16 disponiendo en su fallo lo siguiente: “(...) *declarando la resolución contractual del contrato de concesión de obra pública que unía a la mercantil demandante con el Ayuntamiento de Segovia, por causa imputable a la Administración, procediendo la administración condenada a la apertura de la fase de liquidación en la que se fijará el valor a favor de la concesionaria por las inversiones realizadas pendientes de amortizar y por los daños y perjuicios causados a la misma (...)*”

Recurrido el referido pronunciamiento judicial en apelación ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, recae la sentencia de apelación 154/2016, desestimando el recurso interpuesto por este Ayuntamiento y en virtud de dicha desestimación se confirma en todos sus extremos la sentencia apelada.

Con fecha 26 de Enero de 2017 el juzgado de lo contencioso administrativo de Segovia dicta auto instando al Ayuntamiento de Segovia para que proceda a la apertura de la fase de liquidación en la que se fijará el valor de la concesionaria por las inversiones necesarias realizadas pendientes de amortizar y por los daños y perjuicios causados a la misma, con devolución de la garantía, y su tramitación hasta fijar la cantidad a indemnizar, cuya resolución será en su caso objeto de un nuevo recurso contencioso.

Con fecha 29 de diciembre de 2017, de acuerdo al auto referido en el párrafo anterior se aprueba mediante acuerdo de pleno la liquidación económica del contrato de concesión de obra pública del aparcamiento de José Zorrilla, constando un importe a pagar por el Ayuntamiento al concesionario saliente por las inversiones pendientes de amortizar de 1.298.037,87 €. Tal y como se ha visto el artículo 24 de la LRHHL dice que dentro de los gastos habrá que incluir la amortización del inmovilizado

Será preciso determinar la vida útil del inmovilizado, ésta se ha estimado en 40 años. Hay que tener en cuenta que el aparcamiento comenzó a prestar servicio en 2006, por lo que teniendo en cuenta que desde 2017, 40 años nos situaría en 2057, desde 2006, serían 51 años. La concesión inicial tenía un plazo de 50 años, es decir hasta 2056, por lo que situar su vida útil hasta 2057 no es descabellado. Esta estimación cumple con lo determinado en la tabla que figura en el artículo 12.1.a de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades donde constan los Coeficientes de Amortización estableciendo un período MÁXIMO DE AMORTIZACIÓN (que puede entenderse como de vida útil a estos efectos), que establece para la obra civil general

un periodo máximo de 100 años, por lo que 40 años, que es la vida útil que se estima para el bien, cumple.

Se trata de amortizar en el periodo de 40 años (la vida útil estimada) la inversión prevista. El importe de la inversión a realizar son 1.298.037,87 €, por tanto la amortización sería:

IMPORTE LIQUIDACION	1.298.037,87
AÑOS	40
AMORTIZACION ANUAL	32.450,95

## 2.- Amortización de las obras de acondicionamiento realizadas.

Mediante acuerdo de Junta de Gobierno local de fecha 22 de febrero de 2018 se requiere a la UTE "Construcciones y Obras Llorente, S.A." y "Promoción de Gestión de Servicios Urbanos, S.A." para que *"proceda, a subsanar las deficiencias observadas y ejecutar las actuaciones descritas en los informes técnicos arriba transcritos, con ocasión de la Inspección Municipal realizada el 6 de febrero de 2018, todo ello con objeto de que la reversión de las obras e instalaciones del aparcamiento público de la calle José Zorrilla de Segovia se realice en perfecto estado de conservación."*

En dicho acuerdo se decía además que *"transcurrido el plazo señalado, de hacer caso omiso al requerimiento(...), se dictará resolución acordando la ejecución subsidiaria por el Ayuntamiento de Segovia, ya sea por los Servicios Municipales o las personas que se determinen, siendo repercutidos los gastos a costa del obligado (UTE "Construcciones y Obras Llorente, S.A." y "Promoción de Gestión de Servicios Urbanos, S.A."), de acuerdo con las cantidades expresadas en los informes técnicos arriba transcritos, cuya cantidad asciende a 93.268,48 € (teniendo en cuenta que el resto de actuaciones informadas por los técnicos no se han podido presupuestar como se fundamenta en los informes técnicos)."*

Este acuerdo fue objeto de recurso contencioso administrativo, dictándose sentencia nº 240/18 del Juzgado contencioso administrativo nº 1 de Segovia de fecha 29 de Noviembre de 2018 desestimando dicho recurso declarando ajustada a derecho la resolución recurrida. Por tanto, dado que ha sido el Ayuntamiento quien ha ejecutado las obras de forma subsidiaria, por la sentencia mencionada deberá ser la UTE "Construcciones y Obras Llorente, S.A." y "Promoción de Gestión de Servicios Urbanos, S.A, quien deberá asumir los gastos que han ocasionado dichas obras, que según informes del Técnico de Obra Civil D. Juan José Zaera Martín, de fechas 11 de Diciembre y 17 de Diciembre de 2018, ascienden hasta la fecha a 73.352,44 €, no por

el Ayuntamiento de Segovia y por tanto no pueden imputarse como coste en este estudio.

### 3.- Amortización del sistema de control de acceso.

El acuerdo de Junta de Gobierno Local de 22 de febrero de 2018, referido en el punto anterior, como se ha indicado requería al concesionario saliente para procediera a subsanar las deficiencias observadas en el aparcamiento y ejecutar las actuaciones descritas en los informes técnicos que se adjuntaban en el cuerpo del acuerdo, con objeto de que la reversión de las obras e instalaciones del aparcamiento se realizara en perfecto estado de conservación. Dentro de los informes que constan en dicho acuerdo se encuentra el del Sr. Jefe del Servicio de Informática de este Ayuntamiento, señalando dicho informe que respecto al sistema de entrada/salida del aparcamiento, la recomendación es repararlo o sustituirlo para evitar los problemas que causa su deteriorado estado. Abundando en lo anterior, en la sentencia nº 240/18 del Juzgado contencioso administrativo nº 1 de Segovia de fecha 29 de Noviembre de 2018, aludida también en el punto anterior dice en el fundamento de derecho segundo, punto 2.2.C, indica que en el informe obrante en el expediente se recogen los desperfectos existentes (entre ellos el sistema de entrada y salida del aparcamiento), recogiendo el testimonio del Sr. Jefe del Servicio de Informática de este Ayuntamiento que indica que el sistema informático de acceso no funciona correctamente, y que no existió mantenimiento.

Es decir, de lo anterior se deduce que el sistema de control de acceso del aparcamiento es una instalación del aparcamiento cuyo funcionamiento era defectuoso; esta anomalía impide la operatividad del aparcamiento al no poder entrar o salir los vehículos. Por este motivo se requería al concesionario saliente, en el acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 22 de febrero a que conjuntamente con el resto de deficiencias observadas se procediera a su reparación o sustitución. Como se ha indicado el concesionario saliente, la UTE "*Construcciones y Obras Llorente, S.A.*" y "*Promoción de Gestión de Servicios Urbanos, S.A.*", recurrió dicho acuerdo de Junta de Gobierno Local vía contencioso administrativa dictándose por el Juzgado contencioso administrativo nº 1 de Segovia sentencia nº 240/18 de fecha 29 de Noviembre de 2018 desestimando dicho recurso y declarando ajustada a derecho la resolución recurrida, es decir el acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 2 de Febrero. Por tanto, dado que el concesionario saliente, la UTE "*Construcciones y Obras Llorente, S.A.*" y "*Promoción de Gestión de Servicios Urbanos, S.A.*", no acometió la reparación o sustitución del sistema de control de accesos, el Ayuntamiento de

Segovia ha tenido que adquirir un nuevo sistema de control de accesos para el aparcamiento, acometiendo un procedimiento de contratación para el suministro, instalación y mantenimiento de mecanismos de acceso en el Aparcamiento de José Zorrilla, cuya propuesta de adjudicación se realizó mediante Decreto de fecha 13 de diciembre de 2018 a favor de MEYPARK S.L (CIF: B-63650071) por importe de 54.458,00 euros IVA excluido, a esta cantidad le corresponde un IVA de 11.436,18 euros, resultando el IMPORTE TOTAL 65.894,18 EUROS IVA INCLUIDO. Por tanto, al igual que las obras referidas en el punto anterior, dado que ha sido el Ayuntamiento quien ha acometido la sustitución del sistema de control de accesos de forma subsidiaria, por la sentencia mencionada deberá ser la UTE “Construcciones y Obras Llorente, S.A.” y “Promoción de Gestión de Servicios Urbanos, S.A, quien deberá asumir los gastos que han ocasionado dicho suministro, no el Ayuntamiento de Segovia y por tanto no pueden imputarse como coste en este estudio.

## 2.10 CUADRO RESUMEN DE GASTOS

El cuadro de gastos para el primer año quedaría de la siguiente manera:

<b>1.- TELECONTROL</b>	<b>40.000,00</b>
<b>2.- REPARACIONES Y CONSERVACION</b>	<b>9.000,00</b>
<b>3.- SEGUROS</b>	<b>6.000,00</b>
<b>4.- SERVICIOS BANCARIOS</b>	<b>2.500,00</b>
<b>5.- COMUNICACIONES Y TELEFONO</b>	<b>1.200,00</b>
<b>6.- ELECTRICIDAD</b>	<b>20.000,00</b>
<b>7.- MANTENIMIENTO EQUIPOS</b>	<b>4.134,78</b>
<b>8.- LIMPIEZA</b>	<b>1.500,00</b>
<b>9.- AMORTIZACIONES</b>	<b>32.450,95</b>
<b>11.- TOTAL</b>	<b>116.785,73</b>

## 3.- INGRESOS

### 3.1 ANALISIS DE LA DEMANDA

Para justificar las cifras que se exponen a continuación se ha realizado un análisis de la demanda basado en tres estudios:

- La comparación entre el número de viviendas y el número de garajes de las principales vías de la zona de influencia del parking de José Zorrilla

- Un estudio de ocupación de la campa ubicada en los terrenos del antiguo regimiento y cuya entrada/salida estaba situada en Avda. Constitución c/ C/ General Santiago en la que se permitió el aparcamiento gratuito de vehículos hasta mediados de 2016.

- Análisis de las ventas de plazas en cesión de uso en el aparcamiento de José Zorrilla

Se exponen a continuación estos estudios:

### 3.1.1 Comparación entre el número de viviendas y el número de garajes de las principales vías de la zona de influencia del parking de José Zorrilla

Se ha solicitado a los servicios económicos del Ayuntamiento de Segovia que facilitaran respecto a las siguientes calles:

<b>CALLE</b>
IMPARES CONDE SEPULVEDA (HASTA LOPE TABLADA DIEGO)
PARES JOSE ZORRILLA (HASTA LOPE TABLADA DIEGO)
IMPARES JOSE ZORRILLA (HASTA TENIENTE CORONEL FDEZ CASTRO)
<b>SUMA TOTAL JOSE ZORRILLA</b>
PARES AVDA CONSTITUCION (HASTA TENIENTE CORONEL FDEZ CASTRO)
IMPARES AVDA CONSTITUCION (HASTA CENTRO MANTENIMIENTO)
<b>SUMA TOTAL AVDA CONSTITUCION</b>
LA PLATA
DEL RANCHO

, que se entiende que son las calles principales del que podría ser el área de influencia del aparcamiento de José Zorrilla, los datos referidos al número de viviendas y número de plazas de aparcamiento, para determinar si todas las viviendas tienen aparcamiento y de no ser así, el posible déficit, ya que de ser así, existirían potenciales compradores de plazas de aparcamiento. No obstante lo anterior con los datos de los que se dispone y la forma en la que están considerados no es posible determinar el número de plazas de aparcamiento ya que en algunas ocasiones en los garajes no figuran los datos tributarios de cada plaza, sino de la comunidad de propietarios, es decir un garaje con por ejemplo 50 plazas, sólo figuraría una plaza, por lo que el dato no es muy fiable. Por otro lado, el epígrafe de garajes incluye también al de almacenes (trasteros). Ante esta tesitura se ha optado por determinar el número de viviendas y los metros cuadrados que ocupa la superficie destinada a locales y

garajes; se procederá a relacionar los metros cuadrados totales que ocupan los locales y garajes con los metros cuadrados que se asignan a una plaza de garaje (que son los que mide la propia plaza, más los metros por elementos comunes), que oscilan entre 25 y 30 metros cuadrados, esta cifra se ha sacado de un blog especializado de profesionales de la tasación denominado blog de tasadores, que se adjunta como anexo II. Como se ha explicado en esos metros están incluidos además otros almacenes como trasteros, por lo que se añaden a los metros anteriores unos metros adicionales que actuarían como factor corrector y tratar de depurar los locales que no interesan. Se proponen dos factores correctores, 5 y 10 metros, para determinar la variación. Los resultados son los siguientes:

<b>CALLE</b>	<b>NUMERO VIVIENDAS</b>	<b>SUPERFICIE VIVIENDAS (M2)</b>	<b>SUPERFICIE GARAJES Y LOCALES (M2)</b>
IMPARES CONDE SEPULVEDA (HASTA LOPE TABLADA DIEGO)	407	44.829	8.126
PARES JOSE ZORRILLA (HASTA LOPE TABLADA DIEGO)	447	51.138	18.183
IMPARES JOSE ZORRILLA (HASTA TENIENTE CORONEL FDEZ CASTRO)	310	36.595	9.622
<b>SUMA TOTAL JOSE ZORRILLA</b>	<b>757</b>	<b>87.733</b>	<b>27.805</b>
PARES AVDA CONSTITUCION (HASTA TENIENTE CORONEL FDEZ)	278	27.513	62



CASTRO)			
IMPARES AVDA CONSTITUCION (HASTA CENTRO MANTENIMIENTO )	62	5.929	2.490
<b>SUMA TOTAL AVDA CONSTITUCION</b>	<b>340</b>	<b>33.442</b>	<b>2.552</b>
LA PLATA	189	20.245	4.265
DEL RANCHO	260	25.793	7.992
<b>TOTAL</b>	<b>1.953</b>	<b>212.042</b>	<b>50.740</b>
		METROS PLAZA GARAJE	30

FACTOR CORRECTOR	5
METROS TOTALES	35
METROS TOT/METROS Udad.	1.450

FACTOR CORRECTOR	10
METROS TOTALES	40
METROS TOT/METROS Udad.	1.269

De los resultados anteriores se deduce que el número de plazas de garaje puede oscilar entre 1.450 y 1.269, mientras que el número de viviendas son 1.953. Es decir existen más viviendas que garajes, existiendo un déficit de plazas de garaje entre 503 y 684. Por lo que se deduce que existe una demanda de plazas de garaje.

### 3.1.2 Estudio de ocupación de la campa ubicada en los terrenos del antiguo regimiento

En esta campa cuya entrada/salida estaba situada en Avda. Constitución c/ C/ General Santiago, a 230 metros del parking de José Zorrilla, se permitió el

aparcamiento gratuito de vehículos hasta mediados de 2016. En Febrero de 2014, se realizó por personal municipal un estudio de ocupación.

Este aparcamiento disponía de 96 plazas y estaba abierto las 24 horas del día todos los días del año y como se ha indicado era gratuito, no disponía de vigilancia ni de servicio adicional alguno.

El estudio se llevó a cabo la semana del 10 al 16 de Febrero de 2014. Se acudió todas las mañanas tres veces sobre las 09:30, 12:00 y a las 14:30. Se acudieron dos tardes sobre las 18:30 / 19:30 y una noche a las 22:00. Por las noches y el fin de semana Policía Local anotaba la ocupación. El objeto era comprobar tanto el nivel de ocupación, como los movimientos de los vehículos, para ello se asignó un número a cada plaza de aparcamiento y se anotaba la matrícula del vehículo que la ocupaba cada vez que se acudía a realizar el control.

Las principales conclusiones son las siguientes:

-Ocupación:

Laborales: La ocupación de los días de diario de día y por la tarde es del 100%. La ocupación nocturna es del 45% / 50% .

Sábados: Los sábados tiene una ocupación matutina del 100% descendiendo por la tarde al 60% / 70%, por la noche mantiene el nivel de los días laborales entre un 45% y un 50%.

Domingos: Los Domingos en todos los rangos horarios tiene una ocupación del 45% / 50%

-Movimientos: Los movimientos se pueden visualizar en el siguiente cuadro:

	12 H	14:30H	18:30 H	22:00
MEDIAS	2ª HORA	3ª h	4ª h	5ª H
REPETICION R/ 1ª H	88	74	36	30
REPETICION R/2ª H		74	37	32
REPIITEN R/3ª H			41	32
REPITEN R/4ª H				42

La interpretación es la siguiente: De los 94 vehículos que están por la mañana a primera hora (09:30), 88 continúan su estancia a las 12:00 y 74 a las 14:30 h. De estos vehículos que están a primera hora continúan por la tarde 36 y por la noche 30.

Con el resto de horas se hace el mismo ejercicio. Las conclusiones que se extraen son las siguientes.

- Los vehículos que estacionan por la mañana lo hacen con vocación de larga estancia, ya que de los vehículos que están a primera hora repiten a las 12:00 h 88 vehículos y 74 a las 14:30 h.

- Por la tarde sólo continúan 41 vehículos de los que estaban a las 14:30 h que son 83 vehículos. Es decir sí hay un movimiento significativo de vehículos, lo que permite deducir que sí hay rotación, concretamente de 42 plazas. También concluimos que hay 36 vehículos que estaban a las 09:30 h y que continúan por la tarde, es decir no se mueven. Por la tarde también hay movimientos significativos porque la ocupación varía de las 18:30 horas a las 19:30 horas, pasando de 94 a 81 vehículos, es decir las ocupaciones por la tarde no tienen la vocación de larga estancia que tenían por la mañana, existe más movimiento, es decir más rotación. Asimismo de los 87 vehículos que estaban por la tarde, sólo continuaban 42 por la noche.

- Por la noche se contaron 46 vehículos, de éstos, 42 vehículos eran de los que estaban por la tarde (por las tardes hay 87 vehículos de media), es decir, ya no se movieron. Pero lo importante es que de los vehículos que había por la mañana a primera hora (94 vehículos), continúan por la noche 30 vehículos. Es decir 30 vehículos no se han movido en todo el día. Además se constató que de los 46 vehículos estacionados a las 22:00 h, continuaban estacionados a las 09:30 h, del día siguiente 40.

- Se constató además que 20 coches no se movieron durante cinco días seguidos de los que duró el estudio y que nueve no se movieron durante tres días seguidos.

Conclusiones a la vista de lo anterior:

- Se trata de un espacio ubicado a 230 metros del parking de José Zorrilla, por lo que se pueden extraer conclusiones muy válidas en relación a las necesidades de la zona-

- Hay unas 40 vehículos que utilizan el aparcamiento como si fueran residentes, es decir lo utilizan como si fuera su garaje.

- Las 56 plazas restantes son las que rotan, siendo la rotación de por la tarde más activa que la de la mañana que tiene vocación de larga estancia. La ocupación de las "plazas" de rotación es prácticamente del 100%

Es decir, se evidencia, confirmando los datos de proporción de plazas de garaje/viviendas, que existe escasez de plazas de garaje en la zona y probablemente de aparcamiento porque hay 40 vehículos que utilizaban ese espacio como si fuera su garaje en lugar de aparcarlo en las inmediaciones de su domicilio.

Respecto a la rotación, se confirma que existe siendo las plazas ocupadas por la mañana con una vocación más duradera.

Lógicamente no se puede afirmar que los vehículos que estacionaban en esa campa gratis lo fueran a hacer pagando, pero sí que se confirma que existe demanda de ese tipo de plazas y no sería descabellado pensar que parte de esos vehículos pudieran migrar a un aparcamiento de pago ya que no hay plazas de aparcamiento suficientes por la zona, a la vista de la utilización de esta campa.

### 3.1.3 Análisis de las ventas de plazas en cesión de uso en el aparcamiento de José Zorrilla

Se ha realizado un análisis del tiempo que tardó el concesionario actual en vender las 103 plazas que sacó al mercado en cesión de uso, los datos son los siguientes:

- \* En Mayo de 2005 se vendieron 74 plazas, nada más sacarlas a la venta
- \* En Septiembre de 2005 se vendieron 11 plazas
- \* Entre Noviembre y Diciembre de 2005 se vendieron 5
- \* En 2006 se vendieron 10
- \* En 2007 se vendieron 2
- \* En 2009 se vendió 1

Se concluye que la primera respuesta, tras una campaña de promoción, fue la venta de 74 plazas y en ese mismo año se vendieron 16 más. Es decir en 7 meses se vendieron 90 plazas de las 103 dispuestas a la venta. Lo que vuelve a significar la falta de plazas de aparcamiento en la zona.

### 3.1.5 Conclusión

A la vista de lo anterior se evidencia una falta de plazas de aparcamiento en la zona, tanto de plazas de garaje, como de plazas de estacionamiento en superficie. La falta de plazas de garaje es palmaria, de ahí la rápida venta de las plazas que se pusieron a la venta en 2005 y de la ocupación nocturna de la campa gratuita ubicada a 230 metros del parking de José Zorrilla.

En relación a la rotación el uso de la campa gratuita también evidencia una demanda que es necesario satisfacer.

## **3.2 PROPUESTA DE TARIFAS E INGRESOS**

Los ingresos tendrán la siguiente tipología:

- Ingresos por rotación
- Ingresos por abonos
- Ingresos por comunidad

Las tarifas propuestas por la Concejalía Delegada por rotación y bonos son las siguientes:

### **1) TARIFA HORARIA POR MINUTOS PARA AUTOMÓVILES (TURISMOS) A ROTACIÓN**

A) 0,03 EUROS/MINUTO IVA EXCLUIDO, desde el primer hasta el último minuto de ocupación.

En caso de pérdida de tique, el usuario deberá abonar la cuantía de 36 € y en la salida sin pagar la cuantía será de 180 €.

### **2) TARIFA HORARIA POR MINUTOS PARA MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES A ROTACIÓN**

A) MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES

En el caso de ciclomotores y motocicletas la tarifa a aplicar será la del apartado 1) reducida en un 50%.

El ticket se abonará siempre en el cajero automático cuando se trate de ciclomotores o motocicletas.

### **3) ABONO PROMOCION COMERCIO.**

Abono con un descuento en la tarifa de rotación del minuto 0 al 120 del 50% como incentivo para el aumento de las ventas de los que serán beneficiarios los comercios adheridos.

### **4) TARIFAS ESPECIALES BONIFICADAS**

A) ABONO MENSUAL 24 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:

●49,59 €/mes S/IVA

B) ABONO MENSUAL 12 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:

●33,06 €/MES S/IVA

C) ABONO MENSUAL HORARIO COMERCIAL DE 7:30 A 15:30 HORAS (MAÑANA) Y DE 15:31 A 22:00 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:

●24,79 €/MES S/IVA

D) ABONO MENSUAL NOCTURNOS DE 22'01 HORAS a 7:29 HORAS SIN RESERVA DE PLAZA:

●24,79 €/ mes S/IVA

F) ABONOS ANUALES CON RESERVA DE PLAZA.

Los abonos contemplados en esta categoría se adjudicarán por un plazo mínimo de un año, renovable por un máximo de 3 (total 4 años):

●644,63 €/año S/IVA

### 5.- CUOTA POR COMUNIDAD

La cuota por comunidad sería 22,1 € S/IVA, 24,31 €/IVA incluido.

La justificación e ingresos de dichas tarifas es la siguiente

#### 3.2.1 INGRESOS Y TARIFAS POR ROTACION

Respecto a la rotación, se propone en primer lugar reducir el número de plazas destinadas a este menester pasando de 157 a 55 plazas.

Como se indicó en la introducción la forma de cálculo de la tarifa va a variar, pasando de calcularse en base a una fórmula a calcularse con una tarificación lineal por los minutos de estancia, es decir se cobra el mismo precio por minuto para todos los minutos. Realizando el cálculo, la tarifa por minuto que tenía el aparcamiento de José Zorrilla se va a conservar ya que las diferencias con el resto de aparcamientos para la primera hora y segunda horas no son tan grandes, llegando a ser en algunos casos superiores, aunque por muy poco:

PARKING	TARIFA UNA HORA S/IVA	DIFERENCIA % RESPECTO TARIFA PROPUESTA
FERNANDEZ LADREDA	2,12	17,78%
ESTACION BUSES	1,78	-1,11%
PADRE CLARET	2,5	38,89%
EL ÑARRA	3,4	88,89%
JOSE ZORRILLA*	1,8	
	MEDIA	36,11%

PARKING	TARIFA DOS HORAS S/IVA	DIFERENCIA % RESPECTO TARIFA PROPUESTA
FERNANDEZ LADREDA	3,50 €	-3,00%
ESTACION BUSES	3,55 €	-1,40%
PADRE CLARET	4,4292 €	22,89%
EL ÑARRA	5,90 €	63,70%
JOSE ZORRILLA*	3,60 €	
	MEDIA	20,55%

\*Tarifa propuesta que se justificará más adelante.

Se estima un crecimiento de la rotación del 1,32% actual al 3,7%, esto no supondrá un incremento de recaudación sino simplemente igualarla, la diferencia es que con la propuesta que se realiza el número de plazas de rotación es inferior al que tenía el anterior concesionario (55 propuestas frente a 157 del concesionario anterior), por ese motivo para igualar la recaudación la rotación puede ser mayor, lo que demuestra que es una propuesta realista, ya que no se propone incrementar la recaudación por este motivo.

Como consecuencia de lo anterior y como cálculo justificativo, el 1,32% de rotación sobre las 157 plazas de rotación que tenía el concesionario saliente supone 18.154,22 horas de ocupación:

PLAZAS	157
HORAS AÑO	8760
HORAS TOTALES PARA 157 PLAZAS	1.375.320,00
ROTACION	1,32%
HORAS DE OCUPACION QUE SUPONEN 1,32% ROTACION	18.154,22

La rotación propuesta, 3,7% sobre 55 plazas supondrían 17.826,6 horas de ocupación:

PLAZAS	55
HORAS AÑO	8.760
HORAS TOTALES PARA 55 PLAZAS	481.800,00
ROTACION	3,70%
HORAS DE OCUPACION QUE SUPONEN 3,7% ROTACION	17.826,60

, es decir con la rotación propuesta, 3,7%, la rotación prácticamente se igualaría, por lo que es un estimación más que realista.

El incremento de rotación además puede justificarse en el déficit de plazas de aparcamiento por la zona y en el cierre de la campa gratuita de aparcamiento, lo que hace suponer que parte de los vehículos que estacionaran allí podrían hacerlo en este aparcamiento; a este respecto dentro del expediente de reequilibrio económico de la concesión que ha finalizado, el concesionario saliente estimaba como previsión más

conservadora por migración de la rotación de la campa de coronel Rexach al aparcamiento de José Zorrilla un incremento de la recaudación por este motivo (migración de usuarios de un parking a otro) de 38.325 €, como se ha indicado en este caso no se propone incrementar la recaudación, sólo igualarla.

Si las plazas que estarían ocupadas por vehículos de rotación en la campa gratuita de coronel Rexach eran unas 56, tal y como hemos visto anteriormente, suponiendo que estaban ocupadas 10 horas al día (DESDE LAS 09:30 HASTA LAS 19:30) ya que el resto de horas, como se ha visto la campa estaría ocupado por residentes, y que las plazas que se utilizaban para rotación sólo se ocupaban los días laborales (247 DÍAS), supondrían 138.320 horas de ocupación:

PLAZAS	56
HORAS DIA	
OCUPACION	10
Nº DE DIAS	247
HORAS AÑO	
OCUPACION	138.320

Al no incrementarse las horas de ocupación respecto a la explotación anterior no es necesario suponer que de esas horas de ocupación migre ninguna, por lo que la propuesta realizada es muy conservadora ya que es probable que migrara una parte de esas horas.

Partiendo de la justificación anterior los ingresos por este concepto serían los siguientes:

Recaudación 2013 por rotación (B)*	32.715 €
Horas día	24
Días año	365
Horas año (1) =24*365	8.760
Plazas de rotación en 2013 (2)	157
Horas máximas de ocupación totales año 2013: (1)*(2)	1.375.320
Minutos máximos de ocupación totalesl año 2013	82.519.200
Ocupación en 2013	1,32%
Horas ocupadas año 2013:(A)	18.154,22



Minutos ocupados año 2013 ( C )	1.089.253,44
€/hora ocupado (A)/(B)	1,8021 €
€/min ocupado (D)= ( C )/(B)	0,03 €/min**
Plazas Propuesta Rotación (3)	55
Horas Ocupación total año propuesta( 4)= (1)*(3)	481.800
Ocupación Propuesta (5)	3,70%
Horas ocupación 3,7% (4)*(5)	17.826,60 €
Minutos ocupación 3,7% (6)	1.069.596
<b>Recaudación Propuesta (D)*(6)</b>	<b>32.124,60 €</b>

\* Estos son los ingresos de 2013 del concesionario saliente.

\*\*0.03 €/minuto es la tarifa propuesta que es la tarifa €/minuto resultante de la recaudación de 2013, con la ocupación de 2013.

Por otro lado, la Concejalía de Tráfico y Movilidad propone una bonificación a los comerciantes que es la siguiente:

*“ ABONO PROMOCION COMERCIO”.*

*Abono con un descuento en la tarifa del minuto 0 al 120 del 50% como incentivo para el aumento de las ventas de los que serán beneficiarios los comercios adheridos.”*

Para determinar el efecto en la recaudación de esta bonificación, se estima en un 10% del tiempo total el tiempo de ocupación por esta bonificación y el efecto en la recaudación sería la siguiente:

% Tiempo de dos horas utilizado por comerciantes (A)	10%
Horas totales Ocupación Parking	17.826,60
Minutos totales Ocupación Parking (B)	1.069.596,00
10% minutos correspondiente a 2 horas comerciantes ( C ) = (A)*(B)	106.959,60
Una Hora remunerada en minutos (D) = ( C )/2	53.479,80
Una hora gratuita en minutos ( E ) = ( C )/2	53.479,80
Tiempo total remunerado (F) = (B) - ( E )	1.016.116,20

€/min (G)	0,03
RECAUDACION (G)*(F)	30.518,37 €

Por lo que la recaudación por Rotación sería 30.518,37 €, perdiéndose 1.606,23 € de recaudación por este abono comercio.

#### TARIFA PROPUESTA:

Del estudio anterior se deduce una tarifa por €/minuto de ocupación de 0,03 €/minuto IVA Excluido, 0,0363 €/minuto IVA incluido, desde el primer hasta el último minuto de ocupación.

Se comprueba que la recaudación por rotación es similar la de 2013 que la propuesta, por lo que se considera por todo lo anteriormente expuesto que es una propuesta muy conservadora.

#### 3.2.2 INGRESOS POR ABONADOS

Se proponen por la Concejalía de Tráfico y Movilidad las siguientes modalidades de bonos:

##### A) ABONO MENSUAL 24 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:

- 49,59 €/mes S/IVA

##### B) ABONO MENSUAL 12 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:

- 33,06 €/MES S/IVA

##### C) ABONO MENSUAL HORARIO COMERCIAL DE 7:30 A 15:30 HORAS (MAÑANA) Y DE 15:31 A 22:00 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:

- 24,79 €/MES S/IVA

##### D) ABONO MENSUAL NOCTURNO DE 22'01 HORAS a 7:29 HORAS SIN RESERVA DE PLAZA:

- 24,79 €/ mes S/IVA

##### F) ABONOS ANUALES CON RESERVA DE PLAZA.

Los abonos contemplados en esta categoría se adjudicarán por un plazo mínimo de un año, renovable por un máximo de 3 (total 4 años):

- 644,63 €/año S/IVA

Antes de comenzar es preciso señalar que si se comparan las tarifas de bono mensual de otros aparcamientos con la que ha tenido este aparcamiento y la que se va a

proponer como se observa existe una diferencia importante, por lo que se considera que son unas tarifas muy competitivas:

	BONO MES 24 HORAS	DIFERENCIA % RESPECTO TARIFA PROPUESTA
FERNANDEZ LADREDA	201,90 €	307,17%
ESTACION BUSES	89,42 €	80,33%
PADRE CLARET	125,65 €	153,40%
EL ÑARRA	90,00 €	81,50%
JOSE ZORRILLA (DE 2006 A 2018)	78,00 €	57,30%
JOSE ZORRILLA PROPUESTA	49,59 €	0,00%
	MEDIA	155,60%

Se exponen a continuación las tarifas propuestas y la recaudación obtenida por este concepto:

### 3.2.2.1 ABONOS ANUALES CON RESERVA DE PLAZA:

Se prevén 25 plazas y una tarifa anual S/IVA de 644,63 € y 780 € IVA incluido. Esta tarifa garantiza una plaza fija y podrán estacionar en las plantas 3 y 4 del aparcamiento, las reservadas a los cesionarios de uso, con un acceso exclusivo ya que el resto de usuarios no pueden acceder a estas plantas. Se considera que el número de plazas está justificado en base a los usuarios "similares" de este tipo que tenía el anterior concesionario que eran 60 plazas; se consideran similares porque eran abonos 24 horas mensuales, no anuales. Con estos supuestos la recaudación sería la siguiente:

PLAZAS	25
TARIFA ANUAL S/IVA	644,63 €
TARIFA ANUAL C/ IVA	780,00 €
RECAUDACION ANUAL S/IVA	16.115,70 €

### 3.2.2.2 ABONOS MENSUALES 24 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA

Se prevén 25 plazas y una tarifa mensual S/IVA de 49,59 € y 60 € IVA incluido. Esta tarifa no garantiza una plaza fija a diferencia de la tarifa anterior. Se considera, como

la tarifa anterior, que el número de plazas está justificado en base a los usuarios de este tipo que tenía el anterior concesionario que eran 60 plazas, junto con las 25 anteriores, serán 50 plazas. Con estos supuestos la recaudación sería la siguiente:

PLAZAS	25
TARIFA MENSUAL S/IVA	49,59 €
TARIFA MENSUAL C/ IVA	60,00 €
RECAUDACION ANUAL S/IVA	14.876,03 €

### 3.2.2.3 ABONOS MENSUALES 12 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA

Se prevén 40 plazas para usuarios de este abono y una tarifa mensual S/IVA de 33,06 € y 40 € IVA incluido. La justificación del número de plazas reside en la falta de aparcamiento en la zona ya vista y en el análisis de uso de la campa de Coronel Rexach en la que se observa este uso.

PLAZAS	40
TARIFA MENSUAL S/IVA	33,06 €
TARIFA MENSUAL C/ IVA	40,00 €
RECAUDACION ANUAL S/IVA	15.867,77 €

### 3.2.2.4 ABONOS MENSUALES NOCTURNOS DE 22'01 HORAS a 7:29 HORAS SIN RESERVA DE PLAZA:

Se prevén 35 plazas para usuarios de este abono y una tarifa mensual S/IVA de 24,79 € y 30 € IVA incluido. La justificación del número de plazas reside en la falta de aparcamiento en la zona ya vista y en el análisis de uso de la campa de Coronel Rexach en la que se observa este uso.

PLAZAS	35
TARIFA MENSUAL S/IVA	24,79 €
TARIFA MENSUAL C/ IVA	30,00 €
RECAUDACION ANUAL S/IVA	10.413,22 €

### 3.2.2.5 ABONOS MENSUALES HORARIO COMERCIAL DE 7:30 A 15:30 HORAS (MAÑANA) Y DE 15:31 A 22:00 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:

Se prevén 35 plazas para usuarios de este abono y una tarifa mensual S/IVA de 24,79 € y 30 € IVA incluido. La justificación del número de plazas reside en la falta de aparcamiento en la zona ya vista y en el análisis de uso de la campa de Coronel Rexach en la que se observa este uso pero con el doble de usuarios (algo más de 70 usuarios de 08:00 a 14:30 h y alrededor de 40 desde esa hora de forma continua).

PLAZAS	35
TARIFA MENSUAL S/IVA	24,79 €
TARIFA MENSUAL C/ IVA	30,00 €
RECAUDACION ANUAL S/IVA	10.413,22 €

### 3.2.2.6 RESUMEN RECAUDACION POR BONOS

La recaudación por los bonos sería la siguiente:

TIPO DE BONO	RECAUDACION
ABONO ANUAL 24 H CON RESERVA PLAZA	16.115,70
ABONO MENSUAL 24 H SIN RESERVA PLAZA	14.876,03
ABONO MENSUAL 12 HORAS SIN RESERVA DE PLAZA	15.867,77
ABONO MENSUAL NOCTURNO (22:01 A 07:29 HORAS) SIN RESERVA DE PLAZA	10.413,22
ABONO MENSUAL HORARIO COMERCIAL (07:30 A 15:30 y de 15:31 A 22:22 HORAS)	10.413,22
<b>TOTAL RCAUDACION</b>	<b>67.685,95</b>

### 3.2.3 TARIFAS E INGRESOS POR COMUNIDAD DE PROPIETARIOS

Todas las plazas del aparcamiento deben sufragar los costes de éste, incluidas las plazas de cesionarios de uso. Habrá que partir por tanto del número de plazas y los costes:

La distribución de plazas propuesta es la siguiente:

<b>DISTRIBUCION de PLAZAS PROPUESTA</b>	
CESION USO ACTUALES	103
ROTACION	55
ABONOS	160
<b>TOTAL PLAZAS</b>	<b>318</b>

El presupuesto de gastos anual tal y como se ha visto es:

<b>1.- TELECONTROL</b>	<b>40.000,00</b>
<b>2.- REPARACIONES Y CONSERVACION</b>	<b>9.000,00</b>
<b>3.- SEGUROS</b>	<b>6.000,00</b>
<b>4.- SERVICIOS BANCARIOS</b>	<b>2.500,00</b>
<b>5.- COMUNICACIONES Y TELEFONO</b>	<b>1.200,00</b>
<b>6.- ELECTRICIDAD</b>	<b>20.000,00</b>
<b>7.- MANTENIMIENTO EQUIPOS</b>	<b>4.134,78</b>
<b>8.- LIMPIEZA</b>	<b>1.500,00</b>
<b>9.- AMORTIZACIONES</b>	<b>32.450,95</b>
<b>11.- TOTAL</b>	<b>116.785,73</b>

Para calcular los gastos que deben ser sufragados por los usuarios es preciso deducir los gastos de amortización ya que es un gasto que no debe imputarse a los usuarios: Por tanto los gastos anuales sin amortización serían los siguientes:

<b>GASTOS TOTALES</b>	<b>116.785,73</b>
<b>AMORTIZACION</b>	<b>-32.450,95</b>
<b>TOTAL GASTOS SIN AMORTIZACION</b>	<b>84.334,78</b>

Los gastos anuales sin amortización por plaza de aparcamiento:

<b>TOTAL GASTOS ANUALES SIN AMORTIZACION</b>	<b>84.334,78</b>
<b>Nº PLAZAS TOTALES</b>	<b>318</b>
<b>GASTOS ANUALES POR PLAZA</b>	<b>265,20</b>

, y los gastos mensuales:

GASTOS ANUALES	265,20
MESES	12
GASTOS MENSUALES POR PLAZA	22,10

Es decir la tarifa mensual por comunidad sería 22,10 €. S/IVA, 26,74 € IVA incluido.

Por tanto Los ingresos obtenidos por los 103 cesionarios de uso serían los siguientes:

Nº PLAZAS	103
TARIFA MES	22,10
MESES	12
INGRESOS MES	2.276,33
INGRESOS AÑO	27.315,98

### 3.2.5 RESUMEN DE INGRESOS

Los ingresos obtenidos con todos los conceptos anteriores serían por tanto los siguientes:

COMUNIDAD	27.315,98
ROTACION	30.518,37
RECAUDACION BONOS	67.685,95
<b>TOTAL INGRESOS</b>	<b>125.520,30</b>

### 4.- COMPARACION INGRESOS Y GASTOS

Con las magnitudes vistas los ingresos y gastos serían los siguientes:

INGRESOS	125.520,30
GASTOS	116.785,73
DIFERENCIA	8.734,58

Por lo que se comprueba que los ingresos superan a los gastos, dando cumplimiento al artículo 25 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, que como se ha visto decía que los precios públicos deberían cubrir, como mínimo, los costes económicos originados por la realización de las actividades.

## 5.- PROPUESTA PARA LOS GASTOS DE COMUNIDAD Y NUEVAS TARIFAS PARA LOS ABONOS

Visto lo anterior es preciso comentar que los gastos por comunidad van a suponer un incremento respecto a lo que se viene pagando hasta ahora, siendo la comparación la siguiente:

TARIFA MES ACTUAL COMUNIDAD S/IVA	12,13
NUEVA TRIFA MES COMUNIDAD S/IVA	22,10
DIFERENCIA	9,97

El incremento de esta cantidad encuentra su justificación en que se van a prestar servicios esenciales, que el concesionario que ha venido explotando el aparcamiento hasta el mes de Febrero no realizaba con la diligencia debida, estos son servicios como control del aparcamiento o mantenimiento tanto de equipos como del propio aparcamiento o limpieza.

No obstante lo anterior, aunque los cesionarios de uso se van a beneficiar de todos los servicios cuyo coste se va a sufragar, es probable que los usuarios de bonos y rotación utilicen de forma más directa ciertos servicios. Teniendo en cuenta esta reflexión propone la Concejalía de Tráfico y Movilidad disminuir la cuota por comunidad de propietarios, de esta forma, para que el aparcamiento conservara el umbral de rentabilidad determinado en el punto anterior, sería preciso incrementar el precio de los bonos, que como se ha visto están muy por debajo del precio de otros aparcamientos, es decir hay recorrido para que sigan siendo competitivos. De esta forma si se incrementara el precio de los bonos un 10%, su tarifa sería la siguiente:

	TARIFA PROPUESTA S/ IVA	TARIFAS PROPUESTAS CON INCREMENTO 10% S/ IVA	TARIFAS PROPUESTAS CON INCREMENTO 10% C/ IVA
ABONO MENSUAL 24 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA	49,59	54,55	66,00 €
ABONO MENSUAL 12 HORAS	33,06	36,37	44,00 €



PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA			
ABONO MENSUAL HORARIO COMERCIAL DE 7:30 A 15:30 HORAS (MAÑANA) Y DE 15:31 A 22:00 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:	24,79	27,27	33,00 €
ABONO MENSUAL NOCTURNO DE 22'01 HORAS a 7:29 HORAS SIN RESERVA DE PLAZA	24,79	27,27	33,00 €
ABONOS ANUALES CON RESERVA DE PLAZA	644,63	709,09	858,00 €

, la recaudación por estos abonos, en lugar de ser la determinada en los puntos 3.2.2.1 a 3.2.2.6 sería ésta:

ABONO MENSUAL 24 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA	16.363,64 €
ABONO MENSUAL 12 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA	17.454,55 €
ABONO MENSUAL HORARIO COMERCIAL DE 7:30 A 15:30 HORAS (MAÑANA) Y DE 15:31 A 22:00 HORAS PARA TURISMOS SIN RESERVA DE PLAZA:	11.454,55 €
ABONO MENSUAL NOCTURNO DE 22'01 HORAS a 7:29 HORAS SIN RESERVA DE PLAZA	11.454,55 €
ABONOS ANUALES CON RESERVA DE PLAZA	17.727,27 €
<b>TOTAL INGRESOS POR ABONOS CON INCREMENTO 10%</b>	<b>74.454,55 €</b>

La recaudación por comunidad con la nueva tarifa propuesta:

NUEVA TARIFA MES COMUNIDAD S/IVA	16,5 €
PLAZAS CESIONARIOS	103
INGRESOS ANUALES POR COMUNIDAD CESIONARIOS	20.394 €

El total de ingresos:

COMUNIDAD	20.394,00
ROTACION	30.518,37
RECAUDACION BONOS	74.454,55
<b>TOTAL RECAUDACION</b>	<b>125.366,92</b>

, y la diferencia entre ingresos y gastos:

INGRESOS	125.366,92
GASTOS	116.785,73
<b>DIFERENCIA</b>	<b>8.581,19</b>

, es decir una diferencia similar a la propuesta inicial, demostrándose que la actividad es viable económicamente.

## 6.- COMPARACIÓN CON OTRAS FORMAS DE GESTION

Las posibilidades de prestar esta actividad mediante gestión indirecta son dos:

A.- Concesión de servicios.

B.- Contrato de servicios.

Se analizan las dos figuras:

A.- concesión de servicios. El elemento que define esta forma de gestión es la asunción del riesgo operacional. De acuerdo al artículo 15 de la LCSP el contrato de concesión de servicios implicará la transferencia al concesionario del riesgo operacional, de acuerdo asimismo al artículo 14.4 de dicha LCSP se considerará que el concesionario asume un riesgo operacional cuando no esté garantizado que, en condiciones normales de funcionamiento, el mismo vaya a recuperar las inversiones

realizadas ni a cubrir los costes en que hubiera incurrido como consecuencia de la explotación de las obras que sean objeto de la concesión, la parte de los riesgos transferidos al concesionario debe suponer una exposición real a las incertidumbres del mercado que implique que cualquier pérdida potencial estimada en que incurra el concesionario no es meramente nominal o desdeñable.

La propuesta económica de un concesionario debería añadir a los costes presupuestados unos gastos generales de estructura y un lógico Beneficio Industrial que remunere el riesgo de la inversión y el IVA, por tanto, el cuadro de gastos quedaría de la siguiente manera:

<b>1.- TELECONTROL</b>	<b>40.000,00</b>
<b>2.- REPARACIONES Y CONSERVACION</b>	<b>9.000,00</b>
<b>3.- SEGUROS</b>	<b>6.000,00</b>
<b>4.- SERVICIOS BANCARIOS</b>	<b>2.500,00</b>
<b>5.- COMUNICACIONES Y TELEFONO</b>	<b>1.200,00</b>
<b>6.- ELECTRICIDAD</b>	<b>20.000,00</b>
<b>7.- MANTENIMIENTO EQUIPOS</b>	<b>4.134,78</b>
<b>8.- LIMPIEZA</b>	<b>1.500,00</b>
<b>9.- SUBTOTAL</b>	<b>84.334,78</b>
<b>10.- GASTOS GENERALES DE ESTRUCTURA (6% S/ PARTIDAS 1 A 8)</b>	<b>5.060,09</b>
<b>11.- SUBTOTAL COSTES DE EXPLOTACION (10+11)</b>	<b>89.394,87</b>
<b>12.- BENEFICIO INDUSTRIAL (6% S/ COSTES EXPLOTACION)</b>	<b>5.363,69</b>
<b>13.- COSTE DE EXPLOTACION</b>	<b>94.758,56</b>
<b>14.- AMORTIZACIONES</b>	<b>32.450,95</b>
<b>15.-COSTE DEL SERVICIO SIN IVA (13+14)</b>	<b>116.785,73</b>
<b>16.- IVA (21% S/ CTE. SERVICIO)</b>	<b>24.525,00</b>
<b>17.- COSTE TOTAL</b>	<b>141.310,73</b>

La diferencia entre costes e ingresos quedaría de la siguiente manera:

INGRESOS	125.366,92
GASTOS	141.310,73
DIFERENCIA	<b>-15.943,81</b>

Por tanto con los ingresos que se pueden obtener no se consigue un beneficio que pueda resultar atractivo a un operador externo.

Se considera por tanto que esta opción habría que descartarla.

B.- Contrato de servicios. Define el artículo 17 de la LCSP el contrato de servicios, como aquellos cuyo objeto son prestaciones de hacer consistentes en el desarrollo de una actividad o dirigidas a la obtención de un resultado distinto de una obra o suministro, incluyendo aquellos en que el adjudicatario se obligue a ejecutar el servicio de forma sucesiva y por precio unitario.

Es decir el Ayuntamiento el servicio lo ejecutaría una mercantil y el Ayuntamiento debería pagarle. El coste del servicio con un operador externo, sería el que se ha determinado en el punto anterior, 141.310,73 €, suponiendo un coste superior al considerado en la gestión directa. Por otro lado, el aparcamiento de José Zorrilla no se considera que suponga una organización especializada o el uso de unas capacidades que excedan a las que el ayuntamiento pueda hacer frente.

Por tanto esta forma de gestión también quedaría descartada.

## 7.- CONCLUSION

Se considera en base a todo lo anterior, que económicamente procedería una gestión directa al considerarse que es la opción económica menos gravosa para este Ayuntamiento.

Es cuanto he de informar que se somete a criterio mejor fundado.

En Segovia a 17 de Enero de 2018

EL TECNICO DE INSPECCION DE SERVICIOS



FDO DAVID ALVARO RODRIGUEZ

## **CONCLUSIONES:**

Finalizado cada uno de los aspectos integrantes de la memoria, redactada al amparo del artículo 97 del Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de las disposiciones vigentes en materia de Régimen es el ente local el que tiene que buscar la fórmula no sólo más eficiente sino también más sostenible, es decir, aquella que responda a los criterios económicos de no incremento de la deuda y posibilidad de gestión con un presupuesto equilibrado y para ello se concluye lo siguiente:

**Desde la perspectiva social** conviene resaltarla conveniencia y oportunidad de este tipo de instalaciones, que deriva de la indudable utilidad pública que la misma representa para los vecinos de la ciudad y de la zona, ante la dificultad cada vez mayor que presenta el estacionamiento de los vehículos privados en el limitado espacio disponible para ello en las vías públicas. En concreto según establece el informe emitido por el Intendente Jefe de la Policía Local y como ha quedado acreditado en el posterior informe económico, la zona de afección del aparcamiento cuenta con un número importante de habitantes y vehículos. De esta forma los edificios o no cuentan con plazas o las que tienen son insuficientes. A ello se suma que existe una regulación de estacionamiento en superficie, mediante el sistema O.R.A, que da cobertura a los estacionamientos de cortas estancias, normalmente para hacer alguna compra o gestión. Existe un déficit importante de estacionamiento para las estancias más largas, bien por residencia o para trabajadores de la zona. Desde una perspectiva social un cambio de modelo de gestión que pase a ser de indirecta a directa supondría a su vez que las plazas del aparcamiento sean destinadas a los usos que se deriven del interés general y una la maximización de los beneficios por parte de la empresa que gestiones su explotación. Es por ello por lo que se propone la reducción del número de plazas en rotación para destinarlas a los verdaderos usos que exigen los ciudadanos,

Desde el **punto de vista jurídico**, la legislación reconocen amplios márgenes de discrecionalidad estratégica para que estas haciendo uso de su potestad de auto organización y del principio de autonomía local, puedan elegir la forma más idónea en la gestión de los servicio público objeto de su competencia, en función de las circunstancias sociales, técnicas y económicas en cada caso. Del contenido de la presente memoria claramente se desprende el encaje legal y la viabilidad jurídica de la forma de gestión que se propone acto seguido.

Desde la **perspectiva técnica**, el informe facilitado por el técnico de obra civil, D. Juan José Zaera Martín establece que tras el abandono unilateral del aparcamiento por parte de la mercantil el pasado 28 de febrero de 2018 y la posterior inspección realizada se pone de manifiesto que la instalación contaba con cuantiosas deficiencias técnicas que han sido necesarias resolver, entre las que se encuentran: distintas humedades y vías de agua, así como defectos en las puertas cortafuegos, puerta cancela del acceso al recinto y fallos en las bombas de achique de agua. A su vez se pusieron de manifiesto deficiencias en las instalaciones eléctricas, de iluminación general y de emergencia. Por último los sistemas informáticos y de comunicación del edificio, control de acceso y control de video vigilancia y alimentación ininterrumpida del sistema informático también han tenido que ser reparados. La reciente Sentencia 240/2018, de 29 de Noviembre de 2018, ha acreditado en sede judicial no solo la realidad de los desperfectos, sino que la causa de los mismos proviene de un déficit de conservación y mantenimiento durante la fase de vigencia de la concesión, y en otros problemas, en la ejecución de la obra. La única forma de subsanar las deficiencias ha sido llevar a cabo inversiones que obran en la memoria técnica y que han permitido contar con una instalación preparada para los fines que fue diseñada. Es por ello por lo que aventurarse de nuevo a una gestión indirecta por medio de otra concesión pueda suponer el mismo resultado, siendo necesario que el Ayuntamiento haga uso de sus propios medios materiales y humanos, que no económicos, como ha quedado acreditado por resolución judicial, a fin de reparar los desperfectos que terceros puedan ocasionar.

Por último desde un **punto de vista económico**, señalar en primer lugar que el informe que forma parte de la memoria económica realizado conforme al estudio para la fijación de los precios públicos ya ha sido aprobado por el Pleno de la Corporación, el pasado 28 de Diciembre, por lo que han gozado de aceptación por parte de los representantes de la ciudadanía.

Además desde esta óptica, ni la complejidad de la instalación, ni los costes de la misma justifican económicamente la utilización de las opciones b), c) y d) del artículo 85.2 LRBRL que como se ha dicho supondrían un incremento de recursos económicos, humanos y materiales para explotar la instalación del aparcamiento de José Zorrilla.

También ha quedado acreditado que la forma de gestión indirecta mediante una nueva concesión de servicios no resultaría atractiva a los operadores externos pues la

propuesta económica de un concesionario debería añadir a los costes presupuestados unos gastos generales de estructura y un lógico Beneficio Industrial que remunerara el riesgo de la inversión y el IVA, Por tanto con los ingresos que se puedan obtener no se conseguiría un beneficio como decimos atractivo. A ello hay que sumarle los importantes perjuicios que la elección de esta forma de gestión ha generado a la Corporación, que van desde la necesidad que hubo de abonarle al anterior concesionario el reequilibrio económico, o los gastos de reparación de la instalación. L

Por último si hablamos del gestión de forma directa por medio propio, de la memoria económica se desprende que los **ingresos** presupuestados ascienden a 125.366,92 € Estos provendrán de las siguientes fuentes: ingresos provenientes por rotación 30.518,37€, ingresos generados por abonos 74.454,55€ e ingresos provenientes de las cuotas de comunidad 20.394,00€

COMUNIDAD	20.394,00
ROTACION	30.518,37
RECAUDACION BONOS	74.454,55
<b>TOTAL RECAUDACION</b>	<b>125.366,92</b>

Si hacemos mención a los **gastos** que se generarán con la prestación del servicio de manera directa por la propia entidad, a tenor de la memoria suscrita por el Técnico de Inspección de Servicios D. David Álvaro se han previsto un gasto total anual de 116.785,73€ provenientes de diferentes conceptos.

<b>1.- TELECONTROL</b>	<b>40.000,00</b>
<b>2.- REPARACIONES Y CONSERVACION</b>	<b>9.000,00</b>
<b>3.- SEGUROS</b>	<b>6.000,00</b>
<b>4.- SERVICIOS BANCARIOS</b>	<b>2.500,00</b>
<b>5.- COMUNICACIONES Y TELEFONO</b>	<b>1.200,00</b>
<b>6.- ELECTRICIDAD</b>	<b>20.000,00</b>
<b>7.- MANTENIMIENTO EQUIPOS</b>	<b>4.134,78</b>
<b>8.- LIMPIEZA</b>	<b>1.500,00</b>
<b>9.- AMORTIZACIONES</b>	<b>32.450,95</b>
<b>11.- TOTAL</b>	<b>116.785,73</b>

De los referidos datos podemos comprobar que los ingresos anuales superan a los gastos en una cuantía de 8.581,19€.

INGRESOS	125.366,92
GASTOS	116.785,73
DIFERENCIA	<b>8.581,19</b>

De ello se deduce que se puede hablar de **sostenibilidad de la actividad** dado que responde a los criterios de no incremento de la deuda y da la posibilidad de la gestión del servicio con un presupuesto equilibrado.

Además, una vez llevadas a cabo las inversiones previstas para la adaptación de la infraestructura a la gestión en remoto, al no ser necesaria la contratación de un trabajador que hasta la fecha del abandono de la concesión prestaba sus servicios en la instalación, no supondrá un incremento de gasto en la prestación del servicio abaratando en todo caso los costes de la prestación del mismo una vez sean amortizadas las inversiones realizadas. Suponiendo a su vez una mayor **eficiencia** en la prestación de los servicios públicos.

Vistas y expuestas las conclusiones anteriores se considera que, desde un punto de vista social, jurídico, técnico y económico financiero, el cambio de modelo de gestión de la instalación del aparcamiento de José Zorrilla está justificado y resulta viable para el Ayuntamiento. De la misma forma su **gestión directa** se considera viable y responde a los criterios ser la más eficiente y sostenible por lo que es la forma de gestión que se propone por esta Comisión de Estudio.

Se da finalizada la presente Memoria, a la que se une el Proyecto de precios públicos, elevándose al Pleno de la Corporación para que siga la tramitación correspondiente.

En Segovia a 18 de Enero de 2019



Reunidos los miembros de la Comisión de Estudio creada en virtud del acuerdo N° 86 del Pleno de 27 de abril de 2018 a los efectos de determinar cuál es el modo de gestionar el servicio de la forma más sostenible y eficiente del Aparcamiento de José Zorrilla.

Según establece el artículo 97.1 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986 se exige: que una vez iniciado el expediente y designada la Comisión será preciso la elaboración de una memoria e la que se establezcan relativa a los aspectos social, jurídico, técnico y financiero de la actividad económica de que se trate, en la que deberá determinarse la forma de gestión, entre las previstas por la Ley, y los casos en que debe cesar la prestación de la actividad.

Recibidos los informes emitidos por los técnicos, relativos a los aspectos social, Jurídico, técnico y económico-financiero:


FORMULAN LA MEMORIA para determinar la mejor forma de gestión del aparcamiento público de José zorrilla y la ELEVAN AL PLENO para su toma en consideración.

Lo que se hace constar, a los efectos oportunos, en Segovia a 18 de Enero de 2019

D. Ramón Muñoz Torrero Osorio



Dña. Paloma Maroto Moreno



D. David Álvaro Rodríguez



Dña. M<sup>a</sup> Isabel Manso Bas

