

Oficina Nacional de Evaluación

Informe

26001

Concesión de obras de nuevas instalaciones y gestión de los servicios de "Estacionamiento regulado en superficie" (ORA) y de "Retirada, inmovilización y depósito de vehículos" (GRUA)

Ayuntamiento de Alicante

Febrero 2026

DATOS DEL EXPEDIENTE

Nº Expediente ONE: 60/2025

Nº Expediente órgano solicitante: 17/25

Tipo de informe: Ordinario

Tipo de contrato: Concesión de obras

Objeto: Gestión de los servicios de "Estacionamiento regulado en superficie" (ORA) y de "Retirada, inmovilización y depósito de vehículos" (GRUA)

Entidad solicitante: Ayuntamiento de Alicante

Órgano contratación: Junta de Gobierno Local

Fecha solicitud inicial: 07/10/2025

Fecha recepción información complementaria: 19/11/2025 y 19/12/2025



La Oficina Nacional de Evaluación (ONE) tiene como finalidad principal el análisis de la sostenibilidad financiera de los contratos de concesiones de obras y contratos de concesión de servicios, así como informar los acuerdos de restablecimiento del equilibrio económico que deban adoptarse en estos tipos de contratos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 333 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

El presente informe se emite en el ejercicio exclusivo de las funciones atribuidas legalmente a esta Oficina y, por tanto, con pleno respeto a las competencias de otros órganos u organismos públicos.

Oficina Nacional de Evaluación

Avda. General Perón, 38 - 5.ª Planta - 28020 Madrid – Tel. +34 91 349 14 60

E-mail: secretaria.one@hacienda.gob.es

Web: <https://www.hacienda.gob.es/es-ES/Oirescon/Paginas/one.aspx>

Este informe fue aprobado por el Pleno de la ONE en su reunión celebrada el día 4 de febrero de 2026. La información contenida en este documento puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando que procede de la Oficina Nacional de Evaluación.

INDICE

I. INTRODUCCIÓN	4
1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	4
2. Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación.	5
II. EXPEDIENTE	6
1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.....	6
2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.	6
3. Elementos esenciales del contrato de concesión.	7
4. Escenario base de la Administración.	9
III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN.....	12
IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS.....	13
1. Ingresos y sistema de retribución al contratista	13
1.1. Calidad de la previsión de demanda e ingresos de la Administración.	13
1.2. Análisis de la estimación de ingresos del contratista.....	16
2. Estimación de inversiones	25
3. Estimación de costes	26
4. Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.	31
4.1. Análisis de la tasa de descuento	31
4.2. Análisis del periodo de recuperación de la inversión y de la duración del contrato.....	32
5. Resultado del análisis realizado por la ONE.....	34
5.1. Escenario Base Ajustado.....	34
5.2. Escenario punto muerto por reducción de la demanda del servicio	35
5.3. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	35
6. Análisis de transferencia de riesgo operacional.....	38
7. Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas	39
V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO	41
VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	43
ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA.....	44
ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES	46
ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS	47

ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO.....	48
---	----

INDICE TABLAS

Tabla 1. Desglose del valor estimado del contrato.....	8
Tabla 2. Escenario base de la Administración.....	11
Tabla 3. Demanda histórica.....	14
Tabla 4. Proyección de ingresos por servicio ORA	15
Tabla 5. Histórico de demanda servicio grúa	15
Tabla 6. Proyección de ingresos por servicio grúa (€)	16
Tabla 7. Coeficientes de ocupación	17
Tabla 8. Índice por disponibilidad de las instalaciones.....	18
Tabla 9. Ingresos por prestación del servicio ORA	19
Tabla 10. Coeficiente de eficacia	20
Tabla 11. Índice por disponibilidad de las instalaciones.....	21
Tabla 12. Ingresos por prestación del servicio grúa	22
Tabla 13. Criterios de puntuación para la valoración del Bonus de calidad	23
Tabla 14. Ingresos totales de la concesión	24
Tabla 15. Desglose de conceptos de inversión en la obra	25
Tabla 16. Desglose de inversiones en equipos	26
Tabla 17. Desglose de inversiones	26
Tabla 18. Desglose costes de personal servicio ORA (año 1)	27
Tabla 19. Desglose costes de personal servicio grúa (año 1)	28
Tabla 20. Otros costes directos servicio control de estacionamiento regulado (año 1).....	29
Tabla 21. Otros costes directos servicio grúa (año 1)	30
Tabla 22. Desglose de costes complementarios de señalización viaria OVP ..	31
Tabla 23. Cálculo de la tasa de descuento aplicable	32
Tabla 24. Resultados del Escenario Base Ajustado	35
Tabla 25. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad	37
Tabla 26. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional	40
Tabla 27. Ratio Sector de actividad (CNAE): H522 Actividades anexas al transporte. Fuente: Central de Balances del Banco de España.....	42

INDICE GRÁFICOS

Gráfico 1. Sensibilidad de la TIR a la variación de ingresos variables	37
Gráfico 2. Sensibilidad del VAN a la variación de ingresos variables.....	37
Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera en términos de TIR	40

I. INTRODUCCIÓN

1. Marco normativo de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.

La Oficina Nacional de Evaluación (ONE), órgano colegiado integrado en la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación (OIReScon), se encuentra regulada en el artículo 333 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP), así como por la Orden HFP/1381/2021, de 9 de diciembre, por la que se regula la organización y funcionamiento de la Oficina Nacional de Evaluación (en lo sucesivo, Orden ONE).

La ONE tiene como finalidad principal analizar la sostenibilidad financiera de los contratos de concesión de obras y contratos de concesión de servicios, así como de los acuerdos de restablecimiento del equilibrio económico que deban adoptarse en estos tipos de contratos, en los supuestos establecidos en el apartado 3 del artículo 333 de la LCSP.

Dicho precepto establece que, con carácter previo a la licitación de los contratos de concesiones de obras y de concesión de servicios a celebrar por los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras, así como por otros entes, organismos y entidades dependientes de la Administración General del Estado y de las Corporaciones Locales, se evacuará informe preceptivo en los dos casos siguientes:

- a) Cuando el valor estimado del contrato sea superior a un millón de euros y se realicen aportaciones públicas a la construcción o a la explotación de la concesión, así como cualquier medida de apoyo a la financiación del concesionario.
- b) Las concesiones de obras y concesiones de servicios en las que la tarifa sea asumida total o parcialmente por el poder adjudicador concedente, cuando el importe de las obras o los gastos de primer establecimiento superen un millón de euros.

Asimismo, la ONE informará los acuerdos de restablecimiento del equilibrio del contrato, respecto de las concesiones de obras y concesiones de servicios que hayan sido informadas previamente de conformidad con las letras a) y b) anteriores o que, sin haber sido informadas, supongan la incorporación en el contrato de alguno de los elementos previstos en éstas, siempre y cuando el valor estimado del contrato sea superior a un millón de euros.

La regulación de todo el procedimiento de solicitud, documentos que son necesarios aportar y plazo para la emisión de informe se recogen en los artículos 8 a 10 de la Orden ONE.

2. Objeto y alcance del informe de la Oficina Nacional de Evaluación.

Siguiendo el artículo 333.4 de la LCSP y el artículo 7.3 de la Orden ONE, los informes evaluarán si la rentabilidad del proyecto, obtenida en función del valor de la inversión, las ayudas otorgadas, los flujos de caja esperados y la tasa de descuento establecida, es razonable en atención al riesgo de demanda que asuma el concesionario. En dicha evaluación se tendrá en cuenta la mitigación que las ayudas otorgadas puedan suponer sobre otros riesgos distintos del de demanda, que habitualmente deban ser soportados por los operadores económicos.

Para atender este objeto, el presente informe se ha estructurado a partir de un análisis de los parámetros económicos y del nivel de incertidumbre con el que puede valorarse la estimación de la demanda, del plazo de recuperación de la inversión y de la rentabilidad del proyecto, valorando la existencia de transferencia de riesgo operacional al concesionario, para finalmente formular las conclusiones y recomendaciones del informe, todo ello con base en la documentación aportada por el poder adjudicador o entidad contratante, tanto en la solicitud como en posteriores requerimientos de documentación adicional o aclaraciones¹.

Conforme a lo establecido en la Orden ONE, la unidad de apoyo técnico ha formulado un documento de análisis y estudio sobre el contrato de la concesión de obras objeto de evaluación, que ha servido de principal soporte técnico para la elaboración de la propuesta de informe que, conforme a lo previsto en la Orden ONE ha sido elevada por la División de análisis económico y evaluación de los contratos de concesión de la OIREscon, para su debate y aprobación por parte del Pleno de la ONE.

¹ El segundo párrafo del artículo 10.1 de la Orden ONE, establece que “Los informes vendrán referidos a la documentación facilitada por el solicitante del informe, por lo que cualquier modificación sustantiva que pudiera producirse con posterioridad en el expediente, con carácter previo a la licitación del contrato de concesión, requerirán una nueva solicitud de informe.”

II. EXPEDIENTE

1. Antecedentes: admisibilidad de la solicitud y documentación.

Con fecha de 7 de octubre de 2025, tuvo entrada en el portal de tramitación electrónica de la Oficina Nacional de Evaluación, la solicitud formulada por parte del Ayuntamiento de Alicante para la emisión del informe preceptivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP, en relación con la licitación prevista de contrato de *“concesión de obras de nuevas instalaciones para la gestión de los servicios de “Estacionamiento regulado en superficie” (ORA) y de “Retirada, inmovilización y depósito de vehículos” (GRUA)”*, siendo la Junta de Gobierno Local el órgano de contratación, y acompañándose de la documentación del expediente.

Dicha documentación debió ser completada y fue objeto de diversas aclaraciones los días 19 de noviembre y 19 de diciembre de 2025. No es hasta esta última fecha en la que se entiende que el expediente se encontraba en condiciones de ser objeto del análisis correspondiente a efectos de lo previsto en el artículo 333 de la LCSP².

En la actualidad se está prestando el servicio en modalidad de concesión, contrato que fue formalizado³ el 31 de octubre de 2013 y se encuentra actualmente prorrogado.

2. Análisis preliminar sobre la admisibilidad de la solicitud de informe a la Oficina Nacional de Evaluación.

Sin perjuicio de los análisis que se realizan posteriormente en este informe, la evaluación debe iniciarse con una comprobación referida a la admisibilidad formal previa de la solicitud de informe realizado por el Ayuntamiento de Alicante, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- **Ámbito subjetivo:** La solicitud ha sido presentada por el Ayuntamiento de Alicante, que como integrante de la Administración Local se encuentra dentro del ámbito subjetivo establecido en el artículo 333.3 de la LCSP.
- **Ámbito objetivo:** Se trata de un contrato que, sin perjuicio del análisis que después se realiza acerca de la existencia o no de transferencia del riesgo operacional, ha sido calificado por el propio solicitante como contrato de concesión de obras en virtud de lo previsto en el artículo 14 de la LCSP,

² La relación de documentos que se acompañaron inicialmente a la solicitud, así como los aportados adicionalmente los días 19 de noviembre y 19 de diciembre de 2025 a petición de esta Oficina, puede consultarse en el Anexo I de este informe.

³

https://sedeelectronica.alicante.es/contratacion_detalle.php?anyo=13&procedimiento=0&objeto=&clasecontrato=0&estado=0&departamento=0&depto_ayto=&expe=26&depto=CON&dep_exp=6&anyo_busqueda=13

habiendo sido informado favorablemente por los servicios jurídicos de la Administración solicitante.

Adicionalmente, considerándolo formalmente a priori como un contrato de concesión de obras, se comprueba que existe aportación pública a la explotación de la concesión.

Asimismo, se verifica que el valor estimado del contrato es superior a un millón de euros.

- **Ámbito temporal:** El momento de la solicitud de informe se produce antes de la licitación del contrato.

Considerando estos aspectos, hay que concluir que, en efecto, la solicitud de informe formulada por el Ayuntamiento de Alicante resulta formalmente admisible.

3. Elementos esenciales del contrato de concesión.

El **objeto** de este contrato es la construcción y gestión y explotación de las nuevas instalaciones para albergar el depósito único de vehículos.

La parte de construcción incluye las actuaciones técnicas previas a la redacción del proyecto, la redacción del proyecto, la ejecución de la obra, los trabajos de dirección facultativa y coordinación en materia de seguridad y salud y la adquisición de las preceptivas licencias.

La parte de gestión y explotación de las instalaciones consiste en la prestación de los siguientes servicios:

- Estacionamiento regulado en superficie, que tiene por objeto limitar el tiempo de permanencia en las plazas de estacionamiento de la ciudad.
- Retirada, inmovilización y depósito de vehículos, que tiene carácter de prevención y disuasión de la ilegalidad del estacionamiento de vehículos en las zonas no habilitadas al efecto o por mayor tiempo del permitido en la regulación.
- Señalización viaria para ocupaciones (OVP) temporales, que tiene por objeto la colocación, control y recogida de la señalización ocasional de estacionamiento, como consecuencia de ocupaciones especiales por parte de particulares.
- Proceso de cumplimentación de denuncias, por el que sin perjuicio de las actuaciones que pueda ejercer la policía local, el concesionario deberá prestar el servicio establecido en el régimen interno para el funcionamiento del servicio para la tramitación de las denuncias por incumplimiento de la ordenanza reguladora.

El servicio de estacionamiento regulado en superficie contará con plazas azules, principalmente destinadas a visitantes, y plazas naranjas, destinadas preferentemente al uso de residentes, que podrán ser utilizadas durante los límites de tiempo establecidos por el Ayuntamiento de Alicante. Se ha de señalar que dentro de la zona azul existen cuatro tipos de zona (básica, comercial, de media estancia y de estancia reducida) cuyas tarifas y duración máxima se definen en la *Ordenanza Reguladora de las limitaciones al uso del estacionamiento de las vías públicas del Ayuntamiento de Alicante* y dependerán del tipo de usuario.

La **duración del contrato**, según se recoge en el Pliego de Condiciones Administrativas Particulares (en adelante, PCAP), será de 20 años, sin posibilidad de prórroga. Se ha de señalar que la gestión de los servicios se iniciará con la formalización del contrato, con independencia de la fase de construcción del nuevo depósito de vehículos, que se simultaneará con la prestación de los servicios.

El **presupuesto base de licitación (PBL)**, según lo indicado en el PCAP, asciende a **150.559.086,09 euros**.

Ingresos	Importe euros
Fijo por prestación de servicio ORA y señalización OVP	20.523.770,22
Variable por prestación de servicio ORA y señalización OVP	31.761.040,18
Fijo por prestación de servicio GRÚA	27.640.515,82
Variable por prestación de servicio GRÚA	43.503.670,48
Máximo por bonus de calidad	1.000.000,00
TOTAL (IVA excluido)	124.428.996,70
IVA	26.130.089,39
TOTAL (IVA incluido)	150.559.086,09

Tabla 1. Desglose del valor estimado del contrato

Por otro lado, el **valor estimado (VE)** de este contrato, según el PCAP, es de **149.314.796,04 euros** (IVA no incluido)⁴.

La licitación se realizará por vía ordinaria, mediante procedimiento abierto y sin división en lotes. Se encuentra sujeto a regulación armonizada, según lo establecido en el artículo 19.1 de la LCSP.

⁴ Esta Oficina recomienda revisar el cálculo del Valor estimado del contrato conforme al artículo 101 de la LCSP.

Por otra parte, según lo indicado en el PCAP, al objeto del contrato le corresponde la siguiente codificación en la Nomenclatura de vocabulario común de contratación pública, CPV⁵:

- 34996300-8: Equipo de control, seguridad o señalización para zonas de estacionamiento.
- 45233297-6: Instalación de señalización viaria.
- 50118110-9: Servicios de remolque de vehículos.
- 63120000-6: Servicios de almacenamiento y depósito.
- 63712400-7: Servicios de estacionamiento.
- 63712700-0: Servicios de control del tráfico.
- 98351000-8: Servicios de gestión de aparcamientos.

Los pliegos que rigen la licitación prevén la **revisión de precios**, que se aplicará a la totalidad de los ingresos a percibir por el concesionario, atendiendo a la siguiente fórmula⁶:

$$K_t = 0,547 \frac{P_t}{P_0} + 0,016 \frac{C_t}{C_0} + 0,089 \frac{M_t}{M_0} + 0,349$$

- Siendo:
 - **K_t**: Coeficiente de actualización
 - **P**: Índice de precios del trabajo, base 2016, índice nacional por sector de actividad para Otros servicios.
 - **C**: Índice de costes de gasóleo de automoción, índice de precios de componentes de transporte de viajeros por carretera (base 2017).
 - **M**: Índice correspondiente al coste de mantenimiento, como media del índice de “Mantenimiento y reparación de vehículos personales” y del índice de “Equipos de procesamiento de información”.

4. Escenario base de la Administración.

De acuerdo con la documentación aportada en el expediente del contrato de concesión de obra objeto de este análisis, el escenario base propuesto por el

⁵ Reglamento (CE) nº 213/2008 de la Comisión, de 28 de noviembre de 2007, que modifica el Reglamento (CE) nº 2195/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se aprueba el Vocabulario común de contratos públicos (CPV), y las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los procedimientos de los contratos públicos, en lo referente a la revisión del CPV.

⁶ Se ha observado un error en la suma de coeficientes, que asciende a 1,001.

Ayuntamiento de Alicante, contemplado en el estudio de viabilidad, se articula en base a los siguientes aspectos:

- La concesión se plantea con una vigencia total de 20 años.
- La concesión está planteada con inversión asociada, dedicada a la construcción de nuevas instalaciones que albergarán el depósito de vehículos, las oficinas y los sistemas tecnológicos y a la adquisición de señalización necesarias para la prestación del servicio, que se amortizará por el método francés.
- Se establece la oferta de 4.950 plazas, con un aumento de 3.077 sobre las actuales (1.873), lo que supone un incremento del 164,28%.
- Los ingresos a percibir por el concesionario provienen en su totalidad de la Administración contratante por los siguientes conceptos:
 - Por prestación del servicio de estacionamiento regulado en superficie (ORA) y señalización viaria para ocupaciones temporales (OVP), que según el PPTP tendrá una componente fija y otra variable.
 - Por la retirada, inmovilización y depósito de los vehículos, que según el PPTP tendrá una componente fija y otra variable.
 - Bonus de calidad, que se establece con el objetivo de garantizar el cumplimiento de los estándares de calidad. Según se establece en la cláusula 23 de PPTP, conllevará una bonificación o penalización anual en función de la puntuación obtenida en los criterios establecidos.
- Las estimaciones de demanda se han efectuado considerando los ingresos por prestación del servicio de la anualidad 2023 adaptados a la nueva oferta de plazas de estacionamiento regulado.
- El componente económico fundamental de la estructura de costes lo constituyen los gastos de personal que representa más de la mitad del total de costes concesionales, seguido de la partida de mantenimiento.
- En cuanto a la previsión de evolución de los ingresos por la prestación del servicio, la Administración ha utilizado para su evolución el 2,5% anual para los ingresos variables y el 0,5% acumulado anualmente para los ingresos fijos.
- En relación con la evolución de los costes, la Administración prevé que se verán incrementados anualmente al 2,94%, a excepción del coste de los impuestos (IBI) cuya previsión es que se incremente un 5% una vez transcurridos 7 años y nuevamente un 5% en el año 17 de la concesión.
- La tasa de descuento empleada por la Administración para la actualización de flujos es del 3,25%. Se menciona en el estudio de viabilidad que este porcentaje fue tomado de la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de

Presupuestos Generales del Estado para el año 2023 y se corresponde con el interés legal del dinero establecido.

- El resumen de los parámetros económico-financieros resultantes de la concesión planteada por el Ayuntamiento de Alicante, que se extraen de la hoja de cálculo aportada son los siguientes:

Concepto	
Ingresos	142.420.651,22
Costes de explotación	-110.114.374,36
Margen bruto (Resultado operativo)	32.306.276,87
Rentabilidad operativa	22,68%
Valor Actual Neto (VAN)	5.471.714,92
Tasa Interna de Retorno (TIR)	7,36%

Tabla 2. Escenario base de la Administración

III. METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS Y EVALUACIÓN

A partir del estudio de los elementos que se contienen en el proyecto de contratación presentado por el Ayuntamiento de Alicante, esta Oficina ha elaborado un análisis técnico de carácter fundamentalmente económico-financiero.

La División de análisis económico y evaluación de los contratos de concesión de la OIREscon ha realizado el estudio que se desarrolla en el siguiente apartado de este informe, centrándose, en primer lugar, en una valoración de los parámetros económicos y del nivel de incertidumbre con la que puede valorarse la estimación de la demanda facilitada. Para ello, se han estudiado las condiciones económicas y el sistema de retribución previsto en el PCAP para el contratista.

En segundo lugar, se ha analizado el plazo de duración previsto para el contrato de concesión de obras a fin de confirmar si dicho plazo está suficientemente amparado por la normativa aplicable.

Posteriormente, se ha examinado la rentabilidad económico-financiera del proyecto para el contratista partiendo de la información, hipótesis y estimaciones facilitadas por el solicitante del informe, complementándose con aquellas otras que se han considerado oportunas al realizar este informe⁷.

El desarrollo del análisis se ha completado con la evaluación de la existencia de transferencia del riesgo operacional al concesionario, en los términos exigidos en los artículos 14 de la LCSP, así como el impacto sobre la sostenibilidad del contrato que pueden tener los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas.

En la evaluación del proyecto se estudia, en su caso, la razonabilidad de la rentabilidad conforme al riesgo asumido por el concesionario.

El informe finaliza con un apartado de conclusiones y recomendaciones.

⁷ Los datos que figuran en las tablas que recogen los análisis realizados por esta Oficina contienen únicamente dos decimales, por lo que en algunos resultados pueden encontrarse pequeñas desviaciones provocadas por el efecto de su redondeo.

IV. DESARROLLO DEL ANÁLISIS

1. Ingresos y sistema de retribución al contratista

Como se ha mencionado en el apartado del Escenario base de la Administración, el concesionario percibe ingresos únicamente del Ayuntamiento, siendo esta quien recauda las tarifas abonadas por los usuarios por el uso de los servicios. Por lo tanto, los ingresos abonados por los usuarios no forman parte del modelo económico de la concesión.

1.1. Calidad de la previsión de demanda e ingresos de la Administración

Para el análisis de la demanda de los servicios, el Ayuntamiento ha considerado, por una parte la demanda de uso de las **plazas reguladas** y por otra, la demanda de **servicios de grúa** en el que se han de considerar los arrastres (retiradas de vehículos de la vía pública) y la permanencia en el depósito de los mismos.

No obstante, los ingresos procedentes de los usuarios por la utilización de los distintos servicios serán ingresos íntegramente en el Ayuntamiento, por lo que la retribución del concesionario no depende directamente de la demanda o el uso de los servicios, estableciéndose la misma de acuerdo con lo que dispone en la cláusula 14 del PPT.

De esta manera, el riesgo de demanda no se transfiere al concesionario directamente, ya que todos los pagos de los usuarios serán recaudados por el Ayuntamiento. Como se verá más adelante, en el PPTP se establece un mecanismo de pago al concesionario con un componente fijo y otro variable, dónde entrarían a operar, en este último, una serie de coeficientes en función de la disponibilidad del servicio, de la recaudación y de la ocupación de las plazas de aparcamiento.

A pesar de ello, el estudio de viabilidad contiene la estimación de la demanda por los distintos servicios:

- ***Demanda de zonas de estacionamiento regulado (ORA)***

En lo que respecta a las zonas de estacionamiento regulado, según los documentos aportados en la solicitud y la información recogida en la respuesta a los requerimientos de documentación adicional, en la actualidad existen 1.873 plazas de estacionamiento regulado, siendo la distribución, según la tipología de las mismas, la siguiente:

- Azul básica: 1.121
- Azul media estancia: 216
- Azul comercial: 78
- Naranja (residentes): 458

El Ayuntamiento de Alicante ha detectado que existe una carencia de oferta en la regulación de plazas para residentes y que existe una fuerte demanda de estacionamiento en los barrios colindantes. La ratio de ocupación actual de las plazas reguladas es del 94%, por lo que estima oportuno aumentar el número de zonas de estacionamiento regulado.

En el nuevo contrato de concesión se propone la ampliación de plazas de regulación, que según el estudio de viabilidad aportado por el Ayuntamiento serán **4.950 plazas**, que permanecerán sin alteración durante los 20 años de duración de la concesión.

Dicha previsión de implantación de plazas se ha realizado tomando como marco de referencia la evolución de la regulación implementada en la zona SER de Madrid y con base en el análisis de necesidades de los escenarios del estudio de viabilidad, la evolución de la relación oferta-demanda de los barrios colindantes y la aceptación político-social de la regulación.

El Ayuntamiento de Alicante ha realizado una proyección de ingresos en función de la demanda considerando la recaudación del ejercicio 2023 de los parquímetros y contemplando una asignación mayoritaria de plazas naranjas para residentes en los nuevos sectores, lo que implica un menor aprovechamiento económico.

Para verificar las hipótesis de estimación de la demanda de uso de estacionamiento regulado, esta Oficina solicitó los datos reales de demanda de usuarios, aportándose por parte del Ayuntamiento los ingresos registrados en anteriores anualidades en atención al número de plazas reguladas. Esta información se muestra en la siguiente tabla:

Anualidad	Plazas en regulación	Ingresos totales anuales
2018	1.807	2.301.367,52
2019	2.000	2.470.953,69
2020	2.015	1.983.956,17
2021	2.021	2.260.153,55
2022	2.002	2.305.637,72
2023	1.970	2.236.431,89
2024	1.873	2.316.903,41
2025 ⁸	1.824	2.276.025,41

Tabla 3. Demanda histórica

Como puede observarse, tanto la oferta de plazas como el volumen de ingresos anuales se mantienen relativamente constantes en las anualidades

⁸ La Administración ha aportado los datos reales de 2025 hasta septiembre, si bien ha estimado la recaudación total anual extrapolando los datos hasta final de año.

aportadas, a excepción de la anualidad 2020, que presenta menores ingresos por el efecto de las restricciones por la pandemia COVID-19.

Teniendo en cuenta estos datos el Ayuntamiento ha estimado los ingresos siguientes para el primer año de la concesión:

	Ejercicio 2023 1.873 plazas	Nuevo contrato 4.950 plazas
Ingresos moneda	960.931,05	2.424.907,95
Ingresos TPV	120.763,77	304.747,18
Ingresos MOVILTIK	1.154.737,07	2.913.977,13
TOTAL	2.236.431,89	5.643.632,25
Incremento		152,35 %

Tabla 4. Proyección de ingresos por servicio ORA

- ***Demanda de servicios de grúa***

En cuanto a las previsiones de arrastres el Ayuntamiento ha considerado los datos históricos de arrastre en las anualidades previas y la capacidad máxima del depósito municipal, que se muestra en la siguiente tabla:

Anualidad	Arrastres ORA	Arrastres ordinarios	Arrastres totales	Ratio arrastres/día
2016	1.563	13.571	15.134	41,5
2017	1.697	13.375	15.072	41,3
2018	1.655	13.906	15.561	42,6
2019	1.521	12.258	13.779	37,8
2020	2.634	10.476	13.110	35,9
2021	3.400	12.266	15.666	42,9
2022	2.625	13.672	16.297	44,6
2023	2.083	13.430	15.513	42,5

Tabla 5. Histórico de demanda servicio grúa

Para la estimación de la capacidad máxima del depósito la Administración ha considerado el tiempo promedio que permanecen los vehículos en el emplazamiento, afirmando que el 85% de los vehículos tiene un tiempo de estancia inferior a 24 horas. Respecto al 15% restante, afirma que entre el 7 y el 10% de los vehículos se retiran en un plazo de 24 a 72 horas, quedando un porcentaje residual de vehículos abandonados o en situación irregular,

que puede oscilar entre el 8% – 5%, de los cuales, en un porcentaje significativo, se encuentran motos, bicicletas o patinetes⁹.

La capacidad total del nuevo depósito se prevé en 561 plazas, cantidad que según la documentación remitida es suficiente para satisfacer la ocupación acumulada prevista.

La Administración ha realizado una proyección considerando los datos de recaudación por arrastres del ejercicio 2023, de donde resultan los siguientes ingresos del primer año de la concesión:

	Ejercicio 2023	Nuevo contrato
Ingresos arrastres	1.820.504,40	2.184.605,28

Tabla 6. Proyección de ingresos por servicio grúa (€)

Partiendo de los datos aportados por la Administración, dado que los ingresos por demanda de los servicios no se destinan a retribuir al concesionario y por tanto no forman parte del modelo, esta Oficina no tiene objeciones a estas estimaciones.

1.2. Análisis de la estimación de ingresos del contratista

1.2.1. Ingresos por prestación del servicio ORA

Según la información aportada por el Ayuntamiento de Alicante, los ingresos por prestación del servicio ORA tendrán un componente variable y otro fijo.

- ***Ingresos variables en función de la recaudación y ocupación del servicio de estacionamiento regulado (ORA).***

Son los ingresos variables previstos por la aplicación, inicialmente, de la siguiente fórmula para el cálculo del precio variable durante el año 1, que se recoge en el PPTP. El resultado es acorde a los datos aportados:

$$\text{Precio variable ORA} = (C_{ORA} + C_{OVP}) * 0,75 + A * 0,25 = 1.443.683,64 \text{ €}$$

Donde:

- **C_{ORA}**= Coste anual del servicio ORA.
- **C_{OVP}**= Coste anual por prestación del servicio de señalización viaria.
- **A**= Coste de amortización del año 1.

⁹ Sobre vehículos que transcurridos 4 meses no hayan sido recogidos, se puede completar el proceso legal para su salida del depósito como residuo o para su reutilización. Los ingresos que supone este trámite no se consideran en el contrato por corresponder al Ayuntamiento.

Al resultado de la fórmula anterior se le aplican los factores de corrección que se muestran en la siguiente fórmula para obtener el ingreso variable (IV)¹⁰ que obtendrá el concesionario:

$$IV_{ORA} = 1.443.683,64 * (1 - \text{Baja adjudicación}) * \text{Coeficiente de recaudación} * \text{Coeficiente de ocupación}$$

El **coeficiente de recaudación** se calculará de la siguiente forma:

$$\text{Coeficiente de recaudación} = \text{Importe recaudado mes} * \left(\frac{12}{6.000.000} \right)$$

El **coeficiente de ocupación** vendrá determinado por los valores que se reflejan en la siguiente tabla:

Porcentaje de ocupación real	Coeficiente de ocupación
Hasta el 80%	0,900
80% > 85%	0,925
85% > 87%	0,950
87% > 89%	0,975
89% > 91%	1,000
91% > 93%	1,025
93% > 95%	1,050
95% > 97%	1,075
Más del 97%	1,100

Tabla 7. Coeficientes de ocupación

Según se desprende de la hoja de cálculo y el estudio de viabilidad aportado por la Administración, a los ingresos del modelo no se ha aplicado ni el coeficiente de recaudación ni el de ocupación, por lo que se puede deducir que el coeficiente de recaudación previsto sea 1,000¹¹ y que la ocupación real de las plazas se situará entre el 89 y el 91% por lo que el factor corrector será también 1,000.

Como consecuencia de lo cual, el Ayuntamiento estima que los ingresos variables por aplicación de los coeficientes de recaudación y ocupación, del servicio de estacionamiento regulado alcancen **1.443.638,64 euros** en la primera anualidad del contrato de concesión con 4.950 plazas en regulación.

¹⁰ Si bien la Administración mantiene en este concepto el nombre de “precio”, hemos considerado modificarlo por “ingresos”, en este caso, del concesionario, para su mejor diferenciación.

¹¹ La Administración no ha tenido en cuenta el coeficiente de recaudación en sus cálculos, al no estimar el importe recaudado en su modelo, sino directamente los ingresos del concesionario.

- **Ingresos fijo afectado por la disponibilidad del servicio de estacionamiento regulado (ORA)**

Según la información aportada por la Administración estos ingresos tienen consideración de ingresos fijos. Sin embargo, según se recoge en el PPTP, vendrán afectados por un índice de disponibilidad de las nuevas instalaciones. El ingreso a percibir por el concesionario vendrá determinado inicialmente por la siguiente fórmula que establece el siguiente ingreso del servicio para el concesionario:

$$\text{Precio fijo}_{ORA} = (C_{ORA} + C_{OVP}) * 0,5 + A * 0,25 = 1.026.188,51$$

Para el cálculo del ingreso, a este importe se le aplicará el **índice de disponibilidad** en aplicación de la siguiente fórmula¹²:

$$IF_{ORA} = 1.026.188,51 * (1 - \text{Baja adjudicación}) * \text{Índice Disponibilidad}$$

El índice de disponibilidad para la corrección del ingreso a percibir por el concesionario varía en función de los días que las nuevas instalaciones estén operativas, según se muestra en la siguiente tabla:

Días en funcionamiento real de las instalaciones/ Días mes	Índice de corrección por disponibilidad
< 20%	0,20
20% < 40%	0,40
40% < 60%	0,60
60% > 90%	0,90
90% > 100%	1,000

Tabla 8. Índice por disponibilidad de las instalaciones

Para el cómputo de los días de funcionamiento, la Administración considera que cualquier incidencia en el funcionamiento de algún sistema o dependencia durante un tiempo superior a 6 horas invalida el día completo a los efectos de aplicación del índice.

Para el cálculo del escenario base, y a los efectos del presente informe, se considera que las instalaciones y el servicio se encontrará operativo, al menos, el 90% del tiempo, por lo que no se aplicará corrección por disponibilidad de las instalaciones por este concepto.

La Administración en su modelo no ha aplicado la fórmula de revisión de precios prevista en los pliegos, para estimar la evolución de los ingresos, sino que ha estimado un incremento de los mismos en función de otros coeficientes. En concreto, para los ingresos variables ha aplicado un IPC del 2,5% y para los ingresos fijos afectados por el pago por disponibilidad un incremento anual de un 0,15% el tercer año y un 0,05% los siguientes. Esta Oficina ha corregido los

¹² Como en el caso anterior, cambiamos "precio" por "ingreso" para mayor claridad.

ingresos aplicando el K_t resultante de la fórmula de revisión de precios contemplada en los pliegos, que dada las estimaciones de variaciones en los costes, arroja un resultado de K_t igual a 1,91%, aplicable a partir del segundo año de ejecución del contrato.

En aplicación de la fórmula de revisión de precios, y sin alteración en coeficientes de ocupación, recaudación e índice de disponibilidad, el volumen de ingresos que obtendrá el concesionario por retribución del servicio ORA se muestra en la siguiente tabla¹³:

	1	2	3	4	5
Ingresos variables ORA	1.443.683,64	1.471.325,85	1.499.497,32	1.528.208,20	1.557.468,80
Ingresos fijos ORA	1.026.188,51	1.045.836,94	1.065.861,58	1.086.269,63	1.107.068,44
Total ingresos ORA	2.469.872,15	2.517.162,79	2.565.358,90	2.614.477,83	2.664.537,24
	6	7	8	9	10
Ingresos variables ORA	1.587.289,66	1.617.681,49	1.648.655,24	1.680.222,04	1.712.393,25
Ingresos fijos ORA	1.128.265,48	1.149.868,38	1.171.884,91	1.194.322,99	1.217.190,69
Total ingresos ORA	2.715.555,13	2.767.549,87	2.820.540,14	2.874.545,03	2.929.583,94
	11	12	13	14	15
Ingresos variables ORA	1.745.180,44	1.778.595,41	1.812.650,18	1.847.356,99	1.882.728,34
Ingresos fijos ORA	1.240.496,24	1.264.248,02	1.288.454,58	1.313.124,62	1.338.267,01
Total ingresos ORA	2.985.676,68	3.042.843,44	3.101.104,76	3.160.481,61	3.220.995,35
	16	17	18	19	TOTAL
Ingresos variables ORA	1.918.776,94	1.955.515,76	1.992.958,02	2.031.117,19	32.711.304,76
Ingresos fijos ORA	1.363.890,81	1.390.005,23	1.416.619,66	1.443.743,68	23.251.607,40
Total ingresos ORA	3.282.667,75	3.345.520,99	3.409.577,68	3.474.860,86	55.962.912,16

Tabla 9. Ingresos por prestación del servicio ORA

1.2.2. Ingresos por prestación del servicio Grúa

Según la información aportada por el Ayuntamiento de Alicante, los ingresos por prestación del servicio de grúa tendrán un componente variable y otro fijo.

- **Ingresos variables en función de la eficacia por la prestación del servicio grúa.**

Son los ingresos variables previstos por la aplicación, inicialmente, de la siguiente fórmula:

$$\text{Precio variable GRUA} = (C_{GRUA}) * 0,75 + A * 0,25 = 1.977.439,56 \text{ €}$$

¹³ El plazo de duración de la concesión se establece por esta Oficina en 19 años tal y como se analiza en el apartado IV.4 del presente informe

Donde:

- **C_{GRUA}**= Coste anual del servicio GRUA.
- **A**= Coste de amortización del año 1.

Al resultado de la fórmula anterior se le aplican los factores de corrección que se muestran en la siguiente fórmula para obtener el ingreso variable anual que obtendrá el concesionario:

$$IV_{ORA} = 1.977.439,56 * (1 - \text{Baja adjudicación}) * \text{Coeficiente de eficacia}$$

El **coeficiente de eficacia** se establece como un objetivo medio mínimo mensual, siendo 5,00 la ratio objetivo de referencia, que se obtiene como el número de arrastres reales por vehículo-grúa y turno de 8 horas, siempre y cuando el número de arrastres reales y efectivos supere los 1.500 mensuales. El valor del coeficiente de eficacia a aplicar se muestra en la siguiente tabla:

Arrastres reales por grúa y turno de 8 horas	Coeficiente de eficacia	Número mínimo de arrastres
-	0,10	< 500 arrastres
-	0,50	500 < 1.500
Hasta 4,50	0,80	1.500
4,50 < 4,65	0,85	1.500
4,65 < 4,80	0,90	1.500
4,80 < 4,95	0,95	1.500
4,95 < 5,10	1,00	1.500
5,10 < 5,25	1,05	1.500
5,25 < 5,40	1,10	1.500
5,40 < 5,55	1,15	1.500
Más de 5,55	1,20	1.500

Tabla 10. Coeficiente de eficacia

Según se puede concluir de los datos incluidos en las hojas de cálculo y del estudio de viabilidad aportados por la Administración, para la estimación de estos ingresos no se ha aplicado coeficiente de eficacia, por lo que se deduce que han aplicado la ratio de referencia objetivo de 5 por grúa y turno de 8 horas, correspondiente el coeficiente 1.

Como consecuencia se han previsto que los ingresos variables por prestación del servicio grúa alcancen **1.977.439,56 euros** en la primera anualidad del contrato de concesión.

- **Ingresos fijo por disponibilidad por prestación del servicio grúa**

Según la información aportada por la Administración estos ingresos tienen consideración de ingresos fijos. Sin embargo, según se recoge en el PPTP, vendrán afectados por un índice de disponibilidad de las instalaciones, por lo que a los efectos del presente informe se consideran variables. El ingreso a percibir por el concesionario vendrá determinado inicialmente por la siguiente fórmula relativa al precio del servicio:

$$\text{Precio fijo}_{GRUA} = (C_{GRUA}) * 0,5 + A * 0,25 = 1.382.025,79$$

A este importe se le aplicarán los factores de corrección que se detallan en la siguiente fórmula:

$$IF_{GRUA} = 1.382.025,79 * (1 - \text{Baja adjudicación}) * \text{Índice Disponibilidad}$$

El **índice de disponibilidad** para la corrección del ingreso a percibir por el concesionario se establece en función de los días operativos de las nuevas instalaciones según se muestra en la siguiente tabla:

Días en funcionamiento real de las instalaciones/ Días mes	Índice de corrección por disponibilidad
< 20%	0,20
20% < 40%	0,40
40% < 60%	0,60
60% > 90%	0,90
90% > 100%	1,00

Tabla 11. Índice por disponibilidad de las instalaciones

Para el cómputo de los días de funcionamiento, la Administración considera que cualquier incidencia en el funcionamiento de algún sistema o dependencia durante un tiempo superior a 6 horas invalida el día completo a los efectos de aplicación del índice.

En su previsión, el Ayuntamiento ha considerado que las instalaciones se encontrarán operativas al menos el 90% del tiempo, por lo que se ha aplicado el índice por disponibilidad 1.

Siguiendo la misma justificación que para los ingresos por prestación del servicio de estacionamiento regulado, esta Oficina ha corregido los ingresos en la aplicación del K_t resultante de la fórmula de revisión de precios prevista, en este caso 1,91% a partir del segundo año de ejecución del servicio.

Teniendo en cuenta los cálculos contenidos en el estudio de viabilidad, para la determinación de la retribución al concesionario, con las consideraciones descritas con anterioridad, considerando una duración de 19 años y aplicando de la fórmula de revisión de precios, el volumen de ingresos que obtendrá el concesionario por prestación del servicio grúa se muestra en la siguiente tabla:

	1	2	3	4	5
Ingresos variables grúa	1.977.439,56	2.015.301,59	2.053.888,57	2.093.214,38	2.133.293,15
Ingresos fijos grúa	1.382.025,79	1.408.487,44	1.435.455,75	1.462.940,42	1.490.951,34
Total ingresos grúa	3.359.465,35	3.423.789,03	3.489.344,32	3.556.154,79	3.624.244,49
	6	7	8	9	10
Ingresos variables grúa	2.174.139,31	2.215.767,56	2.258.192,86	2.301.430,48	2.345.495,97
Ingresos fijos grúa	1.519.498,58	1.548.592,42	1.578.243,32	1.608.461,95	1.639.259,17
Total ingresos grúa	3.693.637,90	3.764.359,98	3.836.436,18	3.909.892,43	3.984.755,14
	11	12	13	14	15
Ingresos variables grúa	2.390.405,18	2.436.174,27	2.482.819,70	2.530.358,25	2.578.807,02
Ingresos fijos grúa	1.670.646,06	1.702.633,92	1.735.234,26	1.768.458,79	1.802.319,47
Total ingresos grúa	4.061.051,25	4.138.808,19	4.218.053,95	4.298.817,03	4.381.126,48
	16	17	18	19	TOTAL
Ingresos variables grúa	2.628.183,43	2.678.505,26	2.729.790,60	2.782.057,90	44.805.265,05
Ingresos fijos grúa	1.836.828,48	1.871.998,23	1.907.841,38	1.944.370,82	31.314.247,59
Total ingresos grúa	4.465.011,91	4.550.503,49	4.637.631,98	4.726.428,72	76.119.512,64

Tabla 12. Ingresos por prestación del servicio grúa

1.2.3. Ingresos por bonus de calidad

Según se establece en la cláusula 23 del PPTP, con carácter anual se realizará una evaluación del cumplimiento de los indicadores de calidad, que conllevará la bonificación o penalización de 50.000,00 euros anuales, cuya valoración se realizará en atención a los criterios de la tabla siguiente:

Nombre	Unidad	Valoración inicial	Valor Objetivo	Puntuación por cumplimiento
Tiempo de respuesta al usuario.	días demora (d)	De 100, para 0 días de demora, a 0 para 100 o más días de demora	90	1
Porcentaje de peticiones resueltas de forma favorable.	respuestas favorables / peticiones totales (%)	De 100 a 0.	90,00%	1
Valoración por el usuario de la atención recibida.	Valoración encuesta	De 10 a 0.	9	1
N.º de reclamaciones/quejas recibidas.	N.º reclamaciones	De 100, para 0 quejas, a 0 para 100 o más quejas	90	1
Gestiones o trámites de otros centros integrados o coordinados con los servicios en concesión.	N.º integraciones acumuladas	De 5, para 5 integraciones, a 0, para 0 integraciones	4	0,5
N.º de empresas de prestación de servicios integradas o coordinadas con los servicios en concesión.	N.º integraciones acumuladas	De 5, para 5 integraciones, a 0, para 0 integraciones	4	0,5
Porcentaje de equipos renovados o actualizados, con nuevas funciones, con anterioridad al plazo estipulado en el pliego.	N.º renovaciones / equipos totales (%)	De 100 a 0.	85,00%	0,5
N.º de servicios asociados o personal destinado a los servicios, superior a los mínimos establecidos en el pliego.	N.º personal mando	De 5, para 5 incorporaciones, a 0, para 0 incorporaciones	4	0,5
Satisfacción de los trabajadores de la concesionaria.	Valoración encuesta	De 10 a 0.	9	0,5
N.º de mejoras incorporadas a la prestación de los servicios, con experiencia favorable acreditada de otros municipios o entidades.	N.º mejoras incorporadas acumuladas	De 5, para 5 incorporaciones, a 0, para 0 incorporaciones	4	0,5

Tabla 13. Criterios de puntuación para la valoración del Bonus de calidad

Para la obtención de la bonificación por los niveles de calidad el concesionario deberá alcanzar una puntuación igual o superior a 5, en cuyo caso el concesionario obtendrá una bonificación (liquidación por calidad) de importe igual a 50.000 euros.

Sin embargo, en caso de no alcanzar una puntuación igual o superior a 2, el concesionario obtendrá una reducción, en concepto de liquidación por calidad, de importe igual a 50.000 euros. La obtención de una puntuación igual o superior a 2 e inferior a 5, no se aplicaría el Bonus de calidad ni la penalización prevista.

La Administración no ha incorporado en su escenario esta bonificación ni reducción de los importes relativos a los bonus por calidad, de lo que se puede interpretar que en el escenario planteado por el Ayuntamiento de Alicante el concesionario obtendrá una puntuación entre dos y cinco.

A los efectos del presente informe, esta Oficina, en el Escenario Base ajustado no ha considerado esta bonificación ni reducción en aplicación del Bonus de calidad. Sin embargo, será objeto de valoración en el análisis de sensibilidad, como se verá en el apartado IV.5.3 del presente informe.

1.2.4. Ingresos totales de la concesión

En base a las consideraciones anteriores, los **ingresos totales** que obtendrá el concesionario durante los 19 años de duración de la concesión se recogen en la tabla siguiente:

	1	2	3	4	5
Ingresos ORA	2.469.872,15	2.517.162,79	2.565.358,90	2.614.477,83	2.664.537,24
Ingresos grúa	3.359.465,35	3.423.789,03	3.489.344,32	3.556.154,79	3.624.244,49
Total ingresos	5.829.337,49	5.940.951,82	6.054.703,22	6.170.632,63	6.288.781,73
	6	7	8	9	10
Ingresos ORA	2.715.555,13	2.767.549,87	2.820.540,14	2.874.545,03	2.929.583,94
Ingresos grúa	3.693.637,90	3.764.359,98	3.836.436,18	3.909.892,43	3.984.755,14
Total ingresos	6.409.193,03	6.531.909,85	6.656.976,33	6.784.437,46	6.914.339,08
	11	12	13	14	15
Ingresos ORA	2.985.676,68	3.042.843,44	3.101.104,76	3.160.481,61	3.220.995,35
Ingresos grúa	4.061.051,25	4.138.808,19	4.218.053,95	4.298.817,03	4.381.126,48
Total ingresos	7.046.727,93	7.181.651,63	7.319.158,71	7.459.298,64	7.602.121,84
	16	17	18	19	TOTAL
Ingresos ORA	3.282.667,75	3.345.520,99	3.409.577,68	3.474.860,86	55.962.912,15
Ingresos grúa	4.465.011,91	4.550.503,49	4.637.631,98	4.726.428,72	76.119.512,64
Total ingresos	7.747.679,66	7.896.024,49	8.047.209,67	8.201.289,59	132.082.424,79

Tabla 14. Ingresos totales de la concesión

Teniendo en cuenta los elementos expuestos, y sin perjuicio de las correcciones y ajustes realizados, esta Oficina considera suficiente la información de partida proporcionada por la Administración para elaborar la estimación de la retribución del concesionario.

2. Estimación de inversiones

La concesión analizada está planteada con inversión asociada, que se dedica, por un lado, a la construcción de las nuevas instalaciones para albergar el depósito único de vehículos y, por otro, a la adquisición, adaptación y renovación de equipos para la prestación del servicio.

En cuanto a la obra para la construcción del depósito, las inversiones a realizar por el concesionario para la prestación del servicio se muestran en la siguiente tabla¹⁴:

Concepto	Importe
Presupuesto de ejecución material	11.766.517,70
Gastos generales (13%)	1.529.647,30
Beneficio Industrial (6%)	705.991,06
Gastos varios (Honorarios, impuestos, etc.)	1.227.959,12
Total	15.230.115,18

Tabla 15. Desglose de conceptos de inversión en la obra

Adicionalmente, según se establece en la cláusula 11.6 del PPTP, el concesionario deberá adquirir los equipos necesarios para la prestación del servicio, entre los que se encuentran los dispositivos de los vigilantes para la confección de denuncias, los aparatos expendedores de tickets (parquímetros), elementos de señalización horizontal y vertical, un vehículo tipo coche y dos vehículos tipo motocicleta o ciclomotor de control automático para la detección de vehículos en situación irregular, un vehículo tipo furgoneta para funciones de apoyo y mantenimiento, un vehículo tipo furgoneta para la funciones de seguimiento e inspección.

Los equipos se deberán renovar a los diez años desde la adquisición o en el momento en que presenten un estado deficiente de funcionamiento en alguno de sus aspectos de operatividad, seguridad o estética. El desglose de las inversiones en equipos se muestra en la siguiente tabla:

¹⁴ Según consta en el estudio de viabilidad, la Administración ha considerado los costes relativos a la financiación. Sin embargo, según el RD 55/2017, no se deben considerar los costes financieros de los posibles préstamos a suscribir, por lo que esta Oficina no los ha incluido en el modelo.

	Año 0	Año 10	Total
Adquisición y adaptación de equipos	1.872.000,00		1.872.000,00
Renovación de equipos		2.246.400,00	2.246.400,00
Inversión en equipos	1.872.000,00	2.246.400,00	4.118.400,00

Tabla 16. Desglose de inversiones en equipos

A continuación, se muestra una tabla con los importes totales de inversión:

	Año 0	Año 10	Total
Inversión obra	15.230.115,18		15.230.115,18
Inversión en equipos	1.872.000,00	2.246.400,00	4.118.400,00
Inversión total	17.102.115,18	2.246.400,00	19.348.515,18

Tabla 17. Desglose de inversiones

Según se indica en el estudio de viabilidad todas las inversiones se amortizarán por el método francés, incluyendo los costes de financiación, de lo que se deduce que los importes destinados a la dotación por amortización de las inversiones son crecientes a lo largo del periodo concesional.

No se ha modificado el sistema de amortización propuesto, salvo para excluir los costes financieros, dado que la cuota de amortización del primer año influye en la determinación de los ingresos a percibir por el concesionario en ese ejercicio, y además, supone el precio de licitación del contrato, que podrá ser ofertado por los licitadores a la baja.

Se han incorporado, en el presente informe, los datos de inversión y amortización estimados por este método por el Ayuntamiento, teniendo en cuenta que, según la respuesta al requerimiento de documentación adicional aportada por la Administración de fecha 19 de noviembre de 2025, la reversión de activos se hará a coste cero, tal y como se ha trasladado a la cláusula 18 del PPTP.

No obstante, al no modificar el método de cálculo de las estimaciones y contemplar el presente análisis una duración del contrato de 19 años, como más adelante se detallará, existe una diferencia entre el montante de las inversiones y la amortización de las mismas. Resultaría recomendable reformular el método de amortización, de forma que, de acuerdo con el PPTP, el valor residual de las inversiones fuese cero. Esto obligaría, también, a recalcular el precio de licitación de este contrato.

3. Estimación de costes

En cuanto a la estructura de costes soportados por el concesionario, según la información aportada por la Administración, las principales categorías serían las siguientes:

- **Gastos de personal.** Esta partida corresponde al coste del personal directamente vinculado con la prestación de los servicios de control de estacionamiento regulado y de grúa.

➤ **Gastos de personal del servicio para el control de estacionamiento regulado.**

Estos costes se desglosan en función de la categoría profesional de cada trabajador necesario para la prestación del servicio. Adicionalmente, se consideran costes indirectos según se detalla en la siguiente tabla referida al primer año de concesión:

Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe total (€)
Costes Directos Personal Ordinario			765.960,00
Controlador	18	34.720,00	624.960,00
Conductor	1	32.000,00	32.000,00
Auxiliar Administrativo	1	38.000,00	38.000,00
Técnico de mantenimiento y recaudador	1	32.000,00	32.000,00
Responsable e inspector	1	39.000,00	39.000,00
Costes Directos Personal Extraordinario			301.600,00
Controlador	5	34.720,00	173.600,00
Conductor-señalización viaria	3	32.000,00	96.000,00
Auxiliar de mantenimiento y señalización	1	32.000,00	32.000,00
Costes Indirectos Personal			68.500,00
Jefe de servicio	0,5	100.000,00	50.000,00
Oficial 1ª Administración	0,5	37.000,00	18.500,00
Total			1.136.060,00

Tabla 18. Desglose costes de personal servicio ORA (año 1)

➤ **Costes de personal para la prestación del servicio grúa.**

Estos costes se desglosan en función de la categoría profesional de cada trabajador necesarios para la prestación del servicio. Adicionalmente, se consideran costes indirectos, según se detalla en la siguiente tabla referida al primer año de concesión:

Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe total (€)
Costes Directos Personal Ordinario			1.611.661,00
Conductor	38	35.000,00	1.330.000,00
Controlador depósito y auxiliar administración	6	32.392,00	194.352,00
Responsable grúa e inspector	1	46.121,00	46.121,00
Mecánico grúa	1	41.188,00	41.188,00
Costes Directos Personal Extraordinario			205.600,00
Controlador	5	34.720,00	173.600,00
Conductor-mecánico	1	32.000,00	32.000,00
Costes Indirectos Personal			68.500,00
Jefe de servicio	0,5	100.000,00	50.000,00
Oficial 1ª Administración	0,5	37.000,00	18.500,00
Total			1.885.761,00

Tabla 19. Desglose costes de personal servicio grúa (año 1)

Se ha observado que los costes de personal están por encima de los que establece el VI Convenio colectivo general de ámbito estatal para el sector del estacionamiento regulado en superficie y retirada y depósito de vehículos de la vía pública que establece la Resolución de 6 de mayo de 2024, de la Dirección General de Trabajo. No obstante, dado que se trata de personal susceptible de subrogar, se han considerado las estimaciones realizadas por el Ayuntamiento y contempladas en el Anexo 1 del PPTP.

- **Otros costes directos por prestación del servicio para el control de estacionamiento regulado**, que según la información aportada por la Administración consta de costes de consumos de papel para tickets, material de oficina, seguros, vestuario, combustible y mantenimiento de vehículos, suministro eléctrico de las instalaciones, mantenimientos y otros costes, según se muestra en la siguiente tabla para el primer año de concesión:

Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe total
Consumo rollos tickets (packs 4000)	800	19,00	15.200,00
Consumos rollos terminales (packs 1000)	4	155,00	620,00
Material de oficina	1	1.000,00	1.000,00
Seguros personal y prevención riesgos laborales	31	70,00	2.170,00
Vestuario personal	31	200,00	6.200,00
Combustible (litros) Vehículos ORA	4.900	1,10	5.390,00
Mantenimiento de vehículos (veh.)	1	1.100,00	1.100,00
Seguros vehículos (veh.)	4	990,00	3.960,00
Limpieza dependencias	1	5.500,00	5.500,00
Mantenimiento dependencias	1	2.000,00	2.000,00
Suministro eléctrico nuevas dependencias (meses)	12	1.000,00	12.000,00
Otros suministros (año)	1	900,00	900,00
Mantenimiento sistema de seguridad dependencias (mes)	12	120,00	1.440,00
Comunicaciones dependencias (año)	1	1.900,00	1.900,00
Sistemas de gestión de parquímetros (uds/año)	132	120,00	15.840,00
Gestión operaciones crédito	132	130,00	17.160,00
Repuestos parquímetros	2	10.000,00	20.000,00
Software gestión denuncias	2	6.000,00	12.000,00
Mantenimiento señalización viaria (trimestre)	4	33.750,00	135.000,00
Repintado zonas estacionamiento (zonas)	5	6.494,00	32.470,00
Publicidad y página web	1	10.000,00	10.000,00
Total			301.850,00

Tabla 20. Otros costes directos servicio control de estacionamiento regulado (año 1)

- **Otros costes directos del servicio grúa**, que según la información aportada por la Administración consta de costes de consumos de adhesivos de avisos de retirada, material de oficina, seguros, vestuario, combustible y mantenimiento de vehículos, mantenimiento y gestión de las instalaciones de depósito, limpieza y otros costes, según se desglosa en la siguiente tabla para el primer año de concesión:

Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe total
Consumo adhesivos suelo aviso retirada (packs 1000)	25	50,00	1.250,00
Consumos rollos terminales (packs 1000)	1	155,00	155,00
Material de oficina	1	1,00	1,00
Seguros personal y prevención riesgos laborales	46	70,00	3.220,00
Vestuario personal	46	200,00	9.200,00
Combustible (litros)	55.000	1,10	60.500,00
Mantenimiento de vehículos (veh.)	12	1.100,00	13.200,00
Seguros vehículos (veh.)	12	990,00	11.880,00
Mantenimiento y gestión instalaciones. Depósito	1	265.000,00	265.000,00
Limpieza instalaciones	2	7.200,00	14.400,00
Mantenimiento depósito Babel	1	2.000,00	2.000,00
Suministro eléctrico (meses)	24	550,00	13.200,00
Otros suministros (año)	2	900,00	1.800,00
Mantenimiento sistema de seguridad depósitos (año)	2	2.000,00	4.000,00
Comunicaciones depósitos (año)	2	1.900,00	3.800,00
Total			403.606,00

Tabla 21. Otros costes directos servicio grúa (año 1)

- **Otros costes indirectos por prestación del servicio para el control de estacionamiento regulado**, entre los que se encuentran costes de consumibles, desplazamientos, servicios generales, auditorías, seguros de responsabilidad civil, seguros de personal y prevención de riesgos laborales, mejora de la señalización viaria, costes financieros de la garantía definitiva y otros costes imprevistos, que según la información aportada por el Ayuntamiento de Alicante se cuantifican para el primer año de concesión en **91.270,50 euros**.
- **Otros costes indirectos por prestación del servicio grúa**, entre los que se encuentran costes de consumibles, desplazamientos, servicios generales, auditorías, seguros de responsabilidad civil, seguros de personal y prevención de riesgos laborales, mejora de la señalización viaria, costes financieros de la garantía definitiva y otros costes imprevistos, que según la información aportada por el Ayuntamiento de Alicante se cuantifican para el primer año de concesión en **92.288,06 euros**.
- **Coste complementario de señalización viaria de las autorizaciones de ocupación de vía pública (OVP)** por mudanzas, obras y actividades diversas, para lo que se estiman los siguientes costes:

Concepto	Cantidad	Precio/año	Importe total
Conductor – equipo de señalización viaria	3	32.000,00	96.000,00
Técnico auxiliar mantenimiento y señalización	1	32.000,00	32.000,00
Varios	1	12.800,00	12.800,00
Total			140.800,00

Tabla 22. Desglose de costes complementarios de señalización viaria OVP

- Impuestos (IBI), que según la estimación realizada por el Ayuntamiento de Alicante asciende a **90.602,19 euros** en el primer año de concesión.
- Con respecto a la **evolución prevista de los costes**, según la información que se desprende de la hoja de cálculo aportada por el Ayuntamiento, todos los costes asociados a la prestación del servicio se verán incrementados anualmente al 2,94%, a excepción del coste de impuestos (IBI) cuya previsión es que se incremente un 5% una vez transcurridos 7 años y nuevamente un 5% en el año 17 de la concesión.

En base a todo lo anterior, la distribución de **costes totales** en el primer año de concesión, según la información aportada por la Administración contratante asciende a **4.142.237,75 euros**, y teniendo en cuenta las previsiones de incremento interanual de los costes prevista por el Ayuntamiento de Alicante el coste total en la vigencia de la concesión será de **102.986.614,33 euros**, cuyo desglose se puede consultar en el anexo II del presente informe.

En base a la información facilitada, esta Oficina considera suficiente la estimación de costes realizada por la Administración para elaborar el estudio económico y no se ha realizado ajuste alguno.

4. Revisión del plazo establecido para el proyecto, verificación de la tasa de descuento y del periodo de recuperación de la inversión.

Una vez descritos los elementos económicos y financieros del contrato en los apartados anteriores y antes de ofrecer los resultados del análisis realizado por esta Oficina, es necesario determinar el periodo de recuperación de las inversiones de acuerdo con los apartados 6 y 9 del artículo 29 de la LCSP, de cara a verificar la adecuación del plazo del contrato a estos preceptos.

4.1. Análisis de la tasa de descuento

Se ha efectuado el cálculo de la tasa de descuento según lo establecido en el artículo 10.2.b del RD 55/2017. De acuerdo con dicho precepto la tasa de descuento aplicable será del 5,23%:

Deuda del Estado Español a diez años (Fuente: Banco de España)					
jul-25	ago-25	sep-25	oct-25	nov-25	dic-25
3,24	3,26	3,27	3,15	3,18	3,27
Tasa Descuento calculada (RD 55-2017 art. 10.2.b)					5,23%

Tabla 23. Cálculo de la tasa de descuento aplicable

4.2. Análisis del periodo de recuperación de la inversión y de la duración del contrato

El artículo 29 de la LCSP, en su apartado 6 indica que *“si la concesión de obras o de servicios sobrepasara el plazo de cinco años, la duración máxima de la misma no podrá exceder del tiempo que se calcule razonable para que el concesionario recupere las inversiones realizadas para la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos. Las inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vida de la concesión”*.

Por su parte, el apartado 9 de ese mismo artículo 29 aclara que *“el período de recuperación de la inversión a que se refieren los apartados 4 y 6 de este artículo será calculado de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto al que se refieren los artículos 4 y 5 de la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española”*.

A estos efectos, el artículo 10 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, dispone que:

“1. Se entiende por período de recuperación de la inversión del contrato aquél en el que previsiblemente puedan recuperarse las inversiones realizadas para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato, incluidas las exigencias de calidad y precio para los usuarios, en su caso, y se permita al contratista la obtención de un beneficio sobre el capital invertido en condiciones normales de explotación.

La determinación del período de recuperación de la inversión del contrato deberá basarse en parámetros objetivos, en función de la naturaleza concreta del objeto del contrato. Las estimaciones deberán realizarse sobre la base de predicciones razonables y, siempre que resulte posible, basadas en fuentes estadísticas oficiales.

2. Se define el período de recuperación de la inversión del contrato como el mínimo valor de n para el que se cumple la siguiente desigualdad, habiéndose realizado todas las inversiones para la correcta ejecución de las obligaciones previstas en el contrato:

$$\sum_{t=0}^n \frac{FC_t}{(1+b)^t} \geq 0$$

donde:

t son los años medidos en números enteros.

FC_t es el flujo de caja esperado del año t , definido como la suma de lo siguiente:

- a) *El flujo de caja procedente de las actividades de explotación, que es la diferencia entre los cobros y los pagos ocasionados por las actividades que constituyen la principal fuente de ingresos del contrato, teniendo en cuenta tanto las contraprestaciones abonadas por los abonados como por la Administración, así como por otras actividades que no puedan ser calificadas como de inversión y financiación.*

El flujo de caja procedente de las actividades de explotación comprenderá, entre otros, cobros y pagos derivados de cánones y tributos, excluyendo aquellos que graven el beneficio del contratista.

- b) *El flujo de caja procedente de las actividades de inversión, que es la diferencia entre los cobros y los pagos que tienen su origen en la adquisición de activos no corrientes y otros activos equivalentes, tales como inmovilizados intangibles (entre ellos, derechos de uso de propiedad industrial o intelectual, concesiones administrativas o aplicaciones informáticas), materiales o inversiones inmobiliarias, así como los cobros procedentes de su enajenación.*

Aunque no se prevea su efectiva enajenación en el momento de realizar las proyecciones, se incluirá como cobro procedente de las actividades de inversión el valor residual de los activos, entendido como el importe que se podría recuperar al término del contrato o bien de la vida útil del elemento patrimonial, en caso de que ésta finalice con anterioridad, ya sea por su venta en el mercado o por otros medios.

Para la determinación del valor residual se analizarán las características de los elementos patrimoniales, tales como su vida útil, usos alternativos, movilidad y divisibilidad.

FC_t no incluirá cobros y pagos derivados de actividades de financiación.

*La estimación de los flujos de caja se realizará sin considerar ninguna actualización de los valores monetarios que componen **FC_t** .*

b es la tasa de descuento, cuyo valor será el rendimiento medio en el mercado secundario de la deuda del Estado a diez años en los últimos seis meses, incrementado en un diferencial de 200 puntos básicos. Se tomará

como referencia para el cálculo de dicho rendimiento medio los últimos datos disponibles publicados por el Banco de España en el Boletín del Mercado de Deuda Pública.”

Tal y como se ha puesto de manifiesto en el presente informe, la duración prevista supera los 5 años de duración, por lo que resulta preciso analizar el periodo de recuperación de la inversión para justificar la duración establecida en el contrato.

Evaluated the base scenario adjusted by this office, in coherence with the documentation facilitated by the Ayuntamiento de Alicante of this project concessional, **el periodo de recuperación de las inversiones se alcanza en el año 19**, tal y como puede observarse en el Anexo IV.

En conclusión, siendo 19 años el período para alcanzar la recuperación de la inversión calculado según lo previsto en el artículo 29 de la LCSP y en el artículo 10 del RD 55/2017, **no estaría fundamentado establecer un periodo de duración para este contrato superior a 19 años.**

5. Resultado del análisis realizado por la ONE

En este apartado se van a analizar los resultados del desarrollo del análisis realizado por esta Oficina, ajustando en su caso el escenario base propuesto por la Administración y abordando, además, sobre el escenario base ajustado el estudio del punto muerto. Finalmente, se realizará un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del proyecto.

5.1. Escenario Base Ajustado

Esta Oficina ha realizado sobre el Escenario Base presentado por la Administración descrito en el apartado II.3 y desarrollado en el apartado IV.1 y siguientes, los siguientes ajustes:

- La Administración ha previsto una vigencia total de la concesión de 20 años, aunque, según se ha detallado en el apartado IV.4.2, la recuperación de la inversión se produce en el año 19 de la concesión. Por tanto, de conformidad con el artículo 10 del RD 55/2017, **la duración del plazo de la concesión se reduce a 19 años.**
- Se ha corregido la evolución de los ingresos prevista por el Ayuntamiento y se ha aplicado la evolución resultante de la fórmula de revisión de precios que indica el coeficiente K_t , conforme a las estimaciones de evolución de los costes.
- Se ha empleado la tasa de descuento resultante de la aplicación del RD 55/2017, en lugar del interés legal del dinero fijado en la Ley 31/2022, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023, utilizado por el Ayuntamiento.

En base a las hipótesis descritas, en este escenario base ajustado por la Oficina, este proyecto concesional alcanzaría en sus 19 años de duración los parámetros económico-financieros que se resumen en las siguientes tablas y cuyo detalle puede consultarse en el Anexo IV:

29.095.810,46	RESULTADO OPERATIVO
22,03%	RENTABILIDAD OPERATIVA
105.995,35	VAN
19 años	PAY-BACK DESCONTADO
8,56%	RENTABILIDAD OPERATIVA NETA
5,31%	TIR

Tabla 24. Resultados del Escenario Base Ajustado

5.2. Escenario punto muerto por reducción de la demanda del servicio

Partiendo del escenario base ajustado, esta Oficina ha calculado el punto muerto del proyecto concesional, es decir, aquel descenso de los ingresos del concesionario que provocaría que el VAN del proyecto fuese cero y, por tanto, un mayor descenso conllevaría pérdidas para el concesionario, desde el punto de vista económico-financiero.

Para calcular el punto muerto del proyecto concesional reduciendo los ingresos del concesionario, esta Oficina ha partido de las hipótesis estimadas por el Ayuntamiento, con los ajustes realizados por esta Oficina, llegándose a la conclusión de que sería necesaria una **disminución de los ingresos del concesionario del 0,23%**.

5.3. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

Esta Oficina ha realizado un análisis de sensibilidad de la rentabilidad del concesionario basado en el escenario base ajustado por esta Oficina en que se han considerado diferentes coeficientes de recaudación, ocupación y eficacia, e incluyendo la posibilidad de percepción del bonus de calidad o reducción de ingresos por la obtención de puntuaciones inferiores a las requeridas. Los escenarios planteados por esta Oficina son los siguientes:

- Escenario Base Ajustado por esta oficina, en el que se toma como referencia el escenario base (**Escenario A**) **aportado por el Ayuntamiento** de Alicante en el que la oferta de plazas reguladas se sitúa en 4.950 y se realizan los ajustes mencionados en el apartado IV.5.1. del presente informe. Con este nuevo escenario, la TIR se reduce del 7,36% al 5,31%.
- **Escenario punto muerto**, en el que se reducen los ingresos por prestación de servicio ORA y servicio grúa en un 0,23%.

- Escenario alternativo **pesimista 1**, en el que se toma como referencia el escenario base ajustado por esta oficina y se considera que se alcanza una puntuación inferior a 2 en la calidad del servicio por lo que los ingresos del concesionario se verán reducidos en 50.000 euros al año.
- Escenario alternativo **pesimista 2**, en el que los coeficientes de recaudación y ocupación se situaran en un 0,975, lo que implicaría un porcentaje de ocupación de las zonas de estacionamiento regulado entre un 87% y un 89%, y el coeficiente de eficacia del servicio grúa fuera un 0,95, estando la media de arrastres reales por grúa y turno entre 4,80 y 4,95.
- Escenario alternativo **pesimista 3**, en el que los coeficientes de recaudación y ocupación se situaran en un 0,90, lo que implicaría un porcentaje de ocupación de las zonas de estacionamiento regulado inferior al 80%, y el coeficiente de eficacia del servicio grúa fuera un 0,90, estando la media de arrastres reales por grúa y turno entre 4,65 y 4,80.
- Escenario alternativo **optimista 1**, en el que los coeficientes de recaudación, ocupación y eficacia resultan en el 1,10 en coherencia con lo recogido en la cláusula 15 del PCAP¹⁵ y al que se le aplica la penalización por no alcanzar los niveles de calidad de 50.000 euros anuales.
- Escenario alternativo **optimista 2**, en el que los coeficientes de recaudación, ocupación y eficacia resultan del 1,10 en coherencia con los recogidos en la cláusula 15 del PCAP y al que no se le aplica la penalización ni bonificación de los niveles de calidad.

En dicho análisis se obtienen los parámetros económico-financieros que se resumen en la tabla y gráfico siguientes:

Escenarios	Variación de Ingresos variables	TIR	VAN	PRI
Escenario pesimista 3 – Coeficientes 0,90	-10,00%	1,25%	-4.596.338,23 €	-
Escenario pesimista 2 – Coeficientes 0,975 y 0,95	-5,53%	3,19%	-2.493.214,32 €	-
Escenario Pesimista 1 – Penalización Anual bonus 50.000	-1,23%	4,85%	-487.102,93 €	-
Escenario PM	-0,23%	5,23%	0,00 €	-
Escenario Base Ajustado	-	5,31%	105.995,35 €	19 años
Escenario Optimista 1 - Coeficientes 1,1 - Penalización anual 50.000 €	8,77%	8,66%	4.808.328,93 €	-
Escenario Optimista 2 - Coeficientes 1,1 (sin Bonus ni penalización)	10,00%	9,06%	5.401.427,21 €	-

¹⁵ En esta cláusula se indica que se considera un escenario neutro de aplicación (1,10 para ORA y GRÚA) de los precios variables.

Tabla 25. Análisis de sensibilidad de la rentabilidad

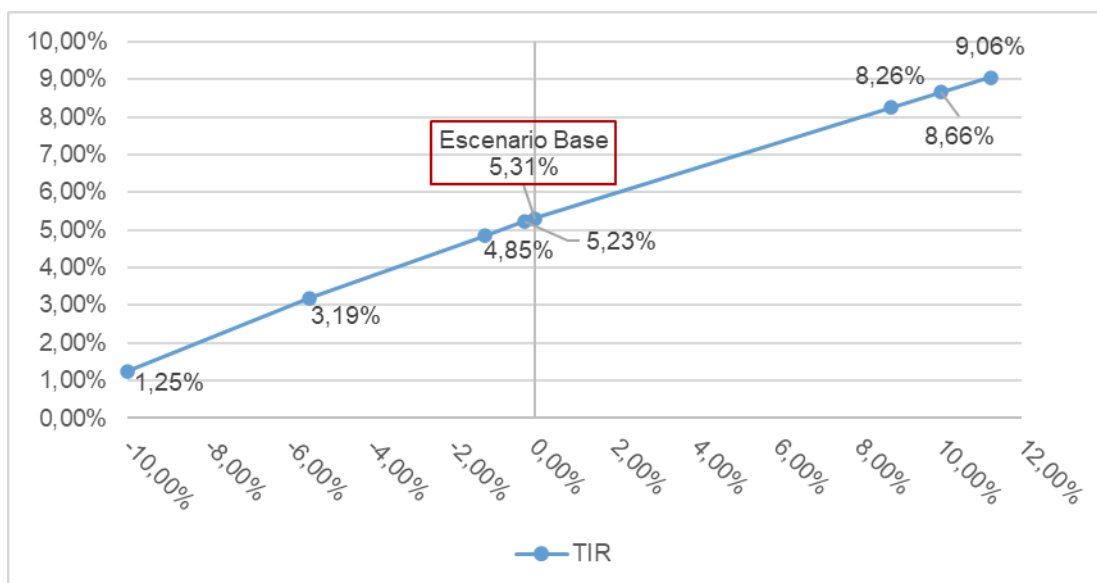


Gráfico 1. Sensibilidad de la TIR a la variación de ingresos variables

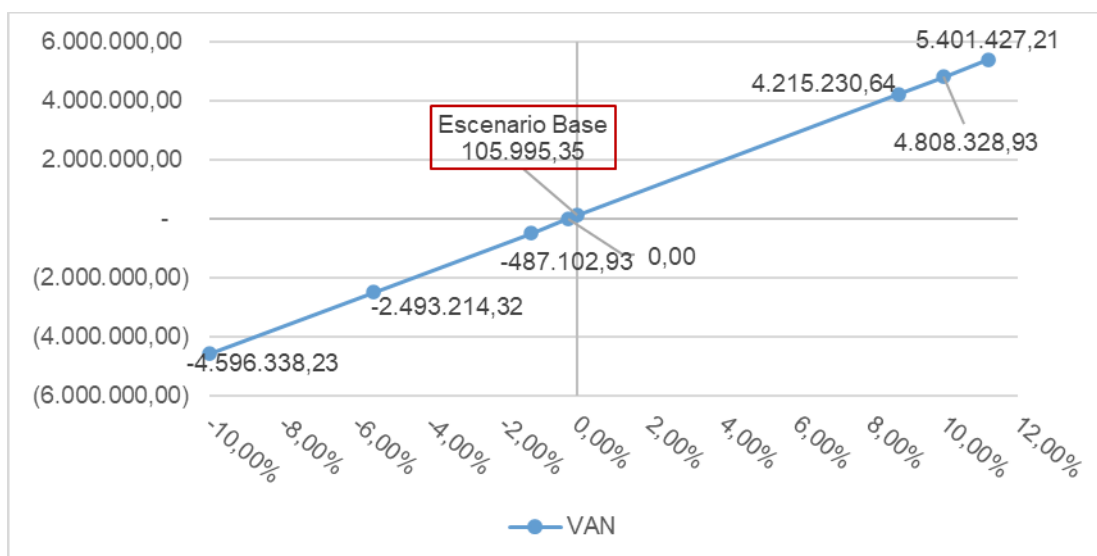


Gráfico 2. Sensibilidad del VAN a la variación de ingresos variables

En las tablas y gráficos anteriores se observa la posible repercusión que tendría en la TIR, el VAN y el período de recuperación de la inversión, la variación en la demanda que tendrán repercusión en los coeficientes de ocupación, recaudación y de eficacia que aplican a los ingresos variables del concesionario junto con la incidencia en los ingresos del bonus de calidad del servicio, en los puntos de mayor significación a juicio de esta Oficina.

Los resultados obtenidos permiten concluir que, eventuales desviaciones en las previsiones de demanda podrían comportar variaciones relativamente relevantes en los ingresos del concesionario. Lo cierto es que las variaciones que deberían

producirse a la baja en el número de usuarios del servicio para alcanzar el punto muerto del proyecto (0,23% de los ingresos variables) puede considerarse que tienen una significativa posibilidad de producirse, puesto que la ampliación de las plazas en el nuevo contrato (de 1.873 a 4.950) podría conllevar un alto nivel de incertidumbre en la ocupación, al menos, en el corto plazo, reduciendo los coeficientes de ocupación y recaudación.

6. Análisis de transferencia de riesgo operacional

El artículo 14 de la LCSP define el contrato de concesión de obras como aquel en cuya virtud uno o varios poderes adjudicadores encomiendan a título oneroso a una o varias personas, naturales o jurídicas, la gestión de un servicio cuya prestación sea de su titularidad o competencia, y cuya contraprestación venga constituida, bien por el derecho a explotar los servicios objeto del contrato, o bien por dicho derecho acompañado del de percibir un precio.

El apartado 4 de este artículo señala que además, deberá implicar la transferencia al concesionario de un riesgo operacional en la explotación de dichas obras abarcando el riesgo de demanda o el de suministro, o ambos. Se entiende por riesgo de demanda el que se debe a la demanda real de las obras o servicios objeto del contrato y riesgo de suministro el relativo al suministro de las obras o servicios objeto del contrato, en particular el riesgo de que la prestación de los servicios no se ajuste a la demanda.

Además, sigue este apartado indicando que “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.”

El riesgo operacional supone la asunción por el operador de la responsabilidad sobre los aspectos técnicos, financieros y de gestión del servicio, más allá del riesgo y ventura inherente a un contrato público, sin que existan mecanismos de compensación por los que el poder público garantice un nivel de beneficios o la ausencia de pérdidas.

En el contrato objeto de estudio, tras el análisis efectuado por esta Oficina de la demanda prevista y ajustada en base a las hipótesis ya descritas, el análisis de los ingresos y costes de la concesión y de la configuración la retribución por prestación de los servicios, del **análisis de los escenarios de punto muerto y base ajustado**, se observa que, con una disminución anual del volumen de los ingresos del 0,23% sobre el escenario base ajustado, el concesionario no alcanzaría a recuperar la inversión realizada y los costes incurridos. Esta Oficina considera posible que estas disminuciones de demanda puedan producirse en

base a que existe incertidumbre en el uso del estacionamiento regulado ante el importante aumento de plazas que se prevé en el nuevo contrato de concesión.

En consecuencia, se considera que con la configuración de este contrato **se produce transferencia de riesgo operacional suficiente al contratista, fundamentalmente del riesgo de suministro (disponibilidad)**, debido a la posibilidad de que los ingresos del concesionario se sitúen por debajo del mencionado punto muerto, como consecuencia de la aplicación de los índices de corrección contemplados en los pliegos.

A este respecto, la fórmula elegida como contrato de concesión, lleva implícita una transferencia del riesgo operacional al futuro operador ya que la rentabilidad de la prestación depende de las fórmulas que la empresa adjudicataria implemente para su ejecución, de los niveles de calidad que se consigan en tal prestación, y de los rendimientos obtenidos por la recaudación del Ayuntamiento que repercutirán en los coeficientes previstos en las fórmulas (ocupación, recaudación. etc.).

7. Impacto que pueden tener en la sostenibilidad financiera del proyecto concesional los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas

El apartado primero del artículo 333 de la LCSP señala que: “La Oficina Nacional de Evaluación, órgano colegiado integrado en la Oficina Independiente de Regulación y Supervisión de la Contratación, tiene como **finalidad analizar la sostenibilidad financiera** de los contratos de concesiones de obras y contratos de concesión de servicios, sin perjuicio de lo establecido en el segundo párrafo de la letra b) del apartado 3”.

Por ello, para completar el análisis de las variables que pueden impactar en la sostenibilidad financiera del contrato como consecuencia de las condiciones presentadas por los licitadores en sus ofertas, esta Oficina ha realizado un estudio de los principales criterios de adjudicación de contenido económico incluidos en los pliegos de esta licitación, con el objetivo de conocer el impacto que posibles bajadas en la oferta económica de los licitadores podrían tener en la rentabilidad operativa del proyecto y, por tanto, en la sostenibilidad financiera del contrato.

En el PCAP se recogen los criterios de adjudicación evaluables mediante fórmulas o porcentajes entre los que se encuentra la oferta económica del licitador. Al respecto, se ha analizado el impacto de una bajada en el precio ofertado por los licitadores, dejando el resto de las variables constantes.

En las tablas y gráficos mostrados a continuación, se recoge un análisis del impacto que tendría en la rentabilidad operativa del contratista las posibles bajadas de los precios en las ofertas:

Bajadas aportación	TIR concesionario
0%	5,31%
-0,10%	5,27%
-0,20%	5,24%
-0,21%	5,23%
-0,30%	5,20%
-0,40%	5,16%
-0,50%	5,12%

Tabla 26. Análisis de la sostenibilidad financiera del proyecto concesional

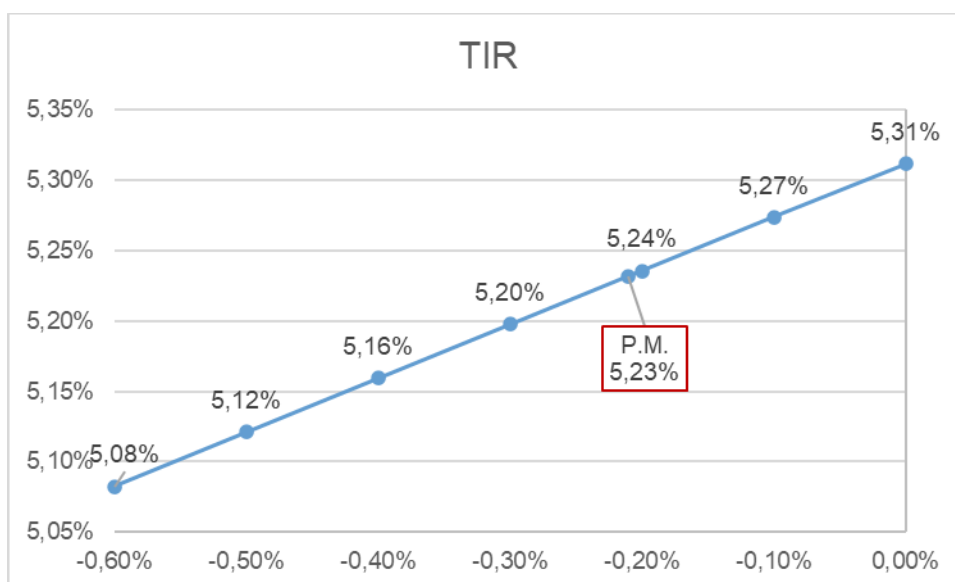


Gráfico 3. Análisis de la sostenibilidad financiera en términos de TIR

Observando la tabla y gráficos anteriores, se puede comprobar que con una disminución del precio base de licitación del **0,21%**, manteniendo el resto de variables inalteradas, la rentabilidad del concesionario sería nula, es decir, si se adjudicara este contrato con una bajada en estos precios superior a dicho 0,21%, el proyecto obtendría rentabilidades que pondrían en riesgo la sostenibilidad financiera de la concesión, conforme a la información facilitada en el expediente.

V. EVALUACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta el análisis efectuado, procede evaluar la razonabilidad de la rentabilidad relacionada con el nivel de riesgo que deberá asumir el concesionario.

El proyecto se ha evaluado en términos de valores de **TIR** del proyecto concesional, alcanzando un porcentaje del **5,31%** en el escenario base para el período de duración de la concesión de **19 años**.

Teniendo en cuenta la información obtenida en el análisis de sensibilidad de la rentabilidad, de acuerdo con los datos facilitados por la Administración y los ajustes realizados por esta Oficina, la ejecución del proyecto concesional conforme a los escenarios evaluados y reflejados en el apartado IV.5.3 de este informe, podría situarse en un rango de entre el 1,25% y el 9,06% de TIR para el proyecto.

Por otro lado, para evaluar la razonabilidad de la rentabilidad de esta concesión, esta Oficina ha acudido a la información de las ratios sectoriales de las sociedades no financieras, facilitada por la Central de Balances del Banco de España de los últimos años, en concreto los indicadores disponibles para el sector de actividad “H522 Actividades anexas al transporte” de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE), por ser el que sector en el que pudiera encuadrarse la actividad de este contrato, y ante la ausencia de un sector más específico dentro de estas estadísticas, que contemplara la actividad de estacionamiento regulado.

Partiendo de ello, se han comparado los indicadores obtenidos con la ratio R10 Resultado económico neto/Total activo), dado que se puede asemejar a la TIR. Los datos obtenidos son los siguientes¹⁶:

¹⁶ Esta información puede consultarse en: <https://www.bde.es/wbe/es/areas-actuacion/central-balances/bases-de-datos-y-aplicaciones/bbdd-datos-publicas-informacion-sectores/>

Año	Q1	Q2	Q3
2015	-0,39	3,45	9,99
2016	-0,52	3,56	10,26
2017	-0,17	3,65	10,67
2018	-0,10	3,59	10,45
2019	0,00	3,64	10,42
2020	-2,82	2,04	7,73
2021	-0,23	3,62	10,42
2022	0,34	5,06	13,04
2023	0,18	5,19	13,52
2024	0,74	5,84	14,25
Media últimos 10 años	-0,297	3,964	11,075
Media últimos 8 años suprimiendo 2020 y 2021 años más afectados CoVid19	0,010	4,248	11,575

Tabla 27. Ratio Sector de actividad (CNAE): H522 Actividades anexas al transporte.
Fuente: Central de Balances del Banco de España

A la vista de la tabla anterior, la tasa interna de retorno del **5,31%** que se ha obtenido en el análisis realizado del escenario base ajustado del proyecto, se sitúa entre el segundo y tercer cuartil en la media de dicho periodo, respecto a este sector de actividad económica. Atendiendo a los riesgos expuestos en los apartados anteriores, calculados con base en los datos y estimaciones facilitadas por el Ayuntamiento, cabe considerar que la rentabilidad económico-financiera del proyecto se encuentra en un **rango razonablemente equilibrado con el riesgo asumido en la concesión durante los 19 años** de plazo de la misma.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conforme al estudio efectuado acerca de la solicitud formulada por el Ayuntamiento de Alicante y a los documentos que la acompañan, en relación con la licitación prevista del '*Gestión de los servicios de "Estacionamiento regulado en superficie" (ORA) y de "Retirada, inmovilización y depósito de vehículos" (GRUA)*', se alcanzan las siguientes conclusiones:

- En relación con la **documentación aportada y las estimaciones** tanto de demanda e ingresos, como de costes e inversiones, con las puntualizaciones que han sido puestas de manifiesto a lo largo de este documento, se considera que han sido suficientes para realizar el presente informe preceptivo, conforme a lo previsto en el artículo 9 de la Orden ONE.
- En cuanto al **plazo previsto para el contrato**, con base en lo dispuesto en los apartados 6 y 9 del artículo 29 de la LCSP, así como en el artículo 10 del RD 55/2017, y del artículo 56 del Real Decreto-ley 36/2020, no estaría justificada una duración de la concesión superior a **19 años**.
- Respecto al **riesgo operacional** que debe asumir el contratista, puede concluirse que, de acuerdo con la información facilitada, **el riesgo asumido por el concesionario no es desdeñable en condiciones normales de funcionamiento**. El concesionario está expuesto a las incertidumbres del mercado y no tiene garantizada la cobertura de sus costes ni la recuperación de la inversión que debe realizar, por lo que puede obtener rentabilidades negativas con variaciones normales de los ingresos.
- El establecimiento de un marco adecuado para la correcta ejecución del contrato y su sostenibilidad financiera aconseja **vigilar los compromisos asumidos por los licitadores en sus ofertas**, atendiendo a lo dispuesto la cláusula 31 del PCAP, y en el artículo 149 de la LCSP, así como a los análisis efectuados en este informe al amparo de los datos e información facilitada por el propio Ayuntamiento de Alicante.

ANEXO I. DOCUMENTACIÓN DEL EXPEDIENTE APORTADA CON LA SOLICITUD DE INFORME, ASÍ COMO LA FACILITADA CON POSTERIORIDAD TRAS PETICIÓN DE ESTA OFICINA

1. Documentación que acompañó a la solicitud formulada el día 7 de octubre de 2025
 - Oficio de remisión de solicitud de informe preceptivo dirigido a la ONE, firmada por el competente.
 - Memoria explicativa del proyecto de contratación de la concesión de obra pública.
 - Estudio de viabilidad Económico-financiero de la concesión de obra pública.
 - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares.
 - Pliego de Prescripciones Técnicas de este contrato y sus respectivos anexos (4 anexos).
 - Informe favorable del servicio jurídico del Ayuntamiento.
 - Hoja de cálculo del estudio económico de la concesión.
 - Anteproyecto de obras de construcción de las nuevas instalaciones.
 - Informe de la Junta Superior de Contratación Administrativa de la Generalitat valenciana, respecto de la estructura de coste y de revisión de precios.
 - Memoria justificativa del Ayuntamiento de la revisión de precios.
 - Informe técnico de la estructura de costes y revisión de precios del Ayuntamiento.
 - Memoria justificativa sostenibilidad financiera de la concesión.
 - Informe jurídico externo sobre formulas gestión y contratación más anexos de estudios económicos y comparativa con otros municipios.
 - Análisis de sensibilidad y riesgos de la concesión.
 - Informe de viabilidad comercial y financiera del proyecto.
 - Nombramiento representante del Ayuntamiento de Alicante.
2. Documentación adicional facilitada el día 19 de noviembre de 2025
 - Informe de contestación al requerimiento de información adicional de la ONE.
 - Memoria explicativa del proyecto corregida.
 - Memoria justificativa sostenibilidad financiera de la concesión
 - Análisis de sensibilidad y riesgos de la concesión corregido.

- Informe del Servicio de Economía y Hacienda del Ayuntamiento acerca de la estabilidad presupuestaria de la concesión.
 - Propuesta de Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares y Pliego de Prescripciones Técnicas, corregidos.
 - Hojas de cálculo del estudio económico de la concesión, particularizados para distintos escenarios de prestación del servicio y datos adicionales (6 archivos).
 - Nombramiento representante del Ayuntamiento de Alicante.
 - Borrador propuesta criterios de adjudicación de la concesión.
3. Documentación adicional facilitada el día 19 de diciembre de 2025
- Informe de contestación al segundo requerimiento de información adicional de la ONE.
 - Hojas de cálculo corregidas del estudio económico de la concesión, particularizados para distintos escenarios de prestación del servicio y datos adicionales (5 archivos).
 - Nombramiento representante del Ayuntamiento de Alicante.

ANEXO II. ESTRUCTURA DE COSTES

%	TOTAL	COSTES €	1	2	3	...	7	...	17	18	19
100,00%	102.986.614,33	TOTAL COSTES PREVISTOS	4.142.237,75	4.261.403,50	4.384.074,13	...	4.916.443,20	...	6.542.418,34	6.731.904,50	6.926.963,79
98,26%	101.192.011,45	Costes Variables	4.051.635,56	4.170.801,31	4.293.471,94	...	4.821.310,90	...	6.442.529,43	6.632.015,59	6.827.074,87
40,50%	41.708.757,70	Total costes ORA	1.669.980,50	1.719.097,57	1.769.659,27	...	1.987.220,98	...	2.655.445,77	2.733.547,12	2.813.945,56
30,66%	31.570.651,43	ORA-Costes personal Servicios	1.264.060,00	1.301.238,24	1.339.509,95	...	1.504.189,15	...	2.009.989,21	2.069.106,54	2.129.962,61
0,42%	429.330,49	ORA-Combustibles	17.190,00	17.695,59	18.216,05	...	20.455,53	...	27.333,92	28.137,86	28.965,44
5,22%	5.380.742,33	ORA-Mantenimientos	215.440,00	221.776,47	228.299,31	...	256.366,40	...	342.572,41	352.648,06	363.020,07
0,54%	554.957,74	ORA-Vestuario y otros suministros	22.220,00	22.873,53	23.546,28	...	26.441,06	...	35.332,15	36.371,33	37.441,08
1,02%	1.048.975,02	ORA-Seguros, auditorias y otros servicios	42.000,00	43.235,29	44.506,92	...	49.978,60	...	66.784,45	68.748,69	70.770,71
0,08%	83.418,49	ORA-Seguridad y comunicaciones	3.340,00	3.438,24	3.539,36	...	3.974,49	...	5.310,95	5.467,16	5.627,96
2,56%	2.640.682,22	ORA-Otros costes indirectos	105.730,50	108.840,22	112.041,40	...	125.815,76	...	168.122,69	173.067,47	178.157,69
57,76	59.483.259,75	Total costes GRUA	2.381.655,06	2.451.703,74	2.523.812,67	...	2.834.089,92	...	3.787.083,66	3.898.468,47	4.013.129,31
45,73%	47.098.004,22	GRÚA-Costes personal Servicios	1.885.761,00	1.941.224,56	1.998.319,40	...	2.243.992,56	...	2.998.559,61	3.086.752,54	3.177.539,38
1,84%	1.890.777,47	GRÚA-Combustibles	75.705,00	77.931,62	80.223,72	...	90.086,42	...	120.378,96	123.919,52	127.564,21
7,14%	7.357.810,48	GRÚA-Mantenimientos	294.600,00	303.264,71	312.184,26	...	350.564,15	...	468.445,19	482.222,98	496.406,01
0,22%	229.775,48	GRÚA-Vestuario y otros suministros	9.200,00	9.470,59	9.749,13	...	10.947,69	...	14.628,97	15.059,24	15.502,16
1,25%	1.288.740,74	GRÚA-Seguros, auditorias y otros servic.	51.600,00	53.117,65	54.679,93	...	61.402,28	...	82.049,46	84.462,68	86.946,88
0,23%	239.765,72	GRÚA-Seguridad y comunicaciones	9.600,00	9.882,35	10.173,01	...	11.423,68	...	15.265,02	15.713,99	16.176,16
1,34%	1.378.379,65	GRÚA-Otros costes indirectos	55.189,06	56.812,27	58.483,22	...	65.673,14	...	87.756,45	90.337,52	92.994,51
1,74%	1.794.602,88	Costes Fijos	90.602,19	90.602,19	90.602,19	...	95.132,30	...	99.888,91	99.888,91	99.888,91
1,74%	1.794.602,88	IBI	90.602,19	90.602,19	90.602,19	...	95.132,30	...	99.888,91	99.888,91	99.888,91

ANEXO III. ESTRUCTURA DE INGRESOS

%	TOTAL	INGRESOS €	1	2	3	...	7	...	17	18	19
100,00%	132.082.424,79	TOTAL INGRESOS PREVISTOS	4.142.237,75	4.261.403,50	4.384.074,13	...	6.531.909,85	...	7.896.024,49	8.047.209,67	8.201.289,59
58,69%	77.516.569,80	Ingresos Variables por demanda	4.051.635,56	4.170.801,31	4.293.471,94	...	3.833.449,05	...	4.634.021,02	4.722.748,62	4.813.175,09
24,77%	32.711.304,75	Ingresos variables ORA	1.264.060,00	1.301.238,24	1.339.509,95	...	1.617.681,49	...	1.955.515,76	1.992.958,02	2.031.117,19
33,92%	44.805.265,04	Ingresos variables GRÚA	17.190,00	17.695,59	18.216,05	...	2.215.767,56	...	2.678.505,26	2.729.790,60	2.782.057,90
41,31%	54.565.855,00	Ingresos fijos por disponibilidad	2.408.214,30	2.454.324,38	2.501.317,33	...	2.698.460,80	...	3.262.003,46	3.324.461,04	3.388.114,50
17,60%	23.251.607,40	Ingresos disponibilidad ORA	1.026.188,51	1.045.836,94	1.065.861,58	...	1.149.868,38	...	1.390.005,23	1.416.619,66	1.443.743,68
23,71%	31.314.247,59	Ingresos disponibilidad GRÚA	1.382.025,79	1.408.487,44	1.435.455,75	...	1.548.592,42	...	1.871.998,23	1.907.841,38	1.944.370,82

ANEXO IV. ESCENARIO BASE CORREGIDO

			Año	Año	Año	Año		Año		Año	Año	Año
%	TOTAL	RENTABILIDAD	0	1	2	3	...	7	...	17	18	19
100,00%	132.082.424,79	Ingresos Previstos	0,00	5.829.337,49	5.940.951,82	6.054.703,22	...	6.531.909,85	...	7.896.024,49	8.047.209,67	8.201.289,59
58,69%	77.516.569,80	Ingresos Variables	0,00	3.421.123,19	3.486.627,44	3.553.385,89	...	3.833.449,05	...	4.634.021,02	4.722.748,62	4.813.175,09
41,31%	54.565.855,00	Ingresos Fijos	0,00	2.408.214,30	2.454.324,38	2.501.317,33	...	2.698.460,80	...	3.262.003,46	3.324.461,04	3.388.114,50
100,00%	-102.986.614,33	Costes Previstos	0,00	-4.142.237,75	-4.261.403,50	-4.384.074,13	...	-4.916.443,20	...	-6.542.418,34	-6.731.904,50	-6.926.963,79
98,26%	-101.192.011,45	Costes Variables	0,00	-4.051.635,56	-4.170.801,31	-4.293.471,94	...	-4.821.310,90	...	-6.442.529,43	-6.632.015,59	-6.827.074,87
1,74%	-1.794.602,88	Costes Fijos	0,00	-90.602,19	-90.602,19	-90.602,19	...	-95.132,30	...	-99.888,91	-99.888,91	-99.888,91
	29.095.810,46	Resultado operativo	0,00	1.687.099,74	1.679.548,32	1.670.629,09	...	1.615.466,65	...	1.353.606,14	1.315.305,16	1.274.325,80
22,03%		Rentabilidad operativa		28,94%	28,27%	27,59%	...	24,73%	...	17,14%	16,34%	15,54%
	-17.792.954,78	Amortización	0,00	-764.793,04	-779.839,98	-795.488,80	...	-864.599,03	...	-1.093.185,48	-1.121.368,12	-1.150.678,06
	11.302.855,69	Resultado Operativo Neto	0,00	922.306,70	899.708,33	875.140,29	...	750.867,61	...	260.420,66	193.937,05	123.647,74
8,56%		Rentabilidad Operativa Neta		15,82%	15,14%	14,45%	...	11,50%	...	3,30%	2,41%	1,51%
Tasa de Descuento:		5,25%										
	29.095.810,46	Flujos de caja Operativos	0,00	1.687.099,74	1.679.548,32	1.670.629,09	...	1.615.466,65	...	1.353.606,14	1.315.305,16	1.274.325,80
	-19.348.515,18	Inversiones	-17.102.115,18	0,00	0,00	0,00	...	0,00	...	0,00	0,00	0,00
	9.747.295,28	Flujos de Caja con inversión	-17.102.115,18	1.687.099,74	1.679.548,32	1.670.629,09	...	1.615.466,65	...	1.353.606,14	1.315.305,16	1.274.325,80
	105.995,35	Flujos de Caja Descontados	-17.102.115,18	1.603.249,78	1.516.747,76	1.433.710,05	...	1.130.631,30	...	569.009,63	525.429,26	483.758,53
		Flujos de Caja Ac. Descontados	-17.102.115,18	-15.498.865,40	-13.982.117,64	-12.548.407,59	...	-7.582.050,57	...	-903.192,45	-377.763,18	105.995,35