



PROYECTO DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA VÍA PÚBLICA DE LA CIUDAD DE VALLADOLID

Abril de 2016



ÍNDICE

	Pág.
I.- MEMORIA	3
I.A.- ANTECEDENTES	4
I.B.- SITUACIÓN ACTUAL	8
I.C.- OBJETIVO DE EVOLUCIÓN	11
I.D.- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PREVISIÓN DE INGRESOS	14
II.- PLANOS	18
II.A.- AREA TOTAL REGULADA	19
II.B.- ZONA 1	21
II.C.- ZONA 2	22
II.D.- ZONA 3	23
II.E.- ZONA 4	24
II.F.- ZONA 5	25
II.G.- ZONA 6	26
II.H.- ZONA 7	27
II.I.- ZONA 8	28
II.J.- ZONA 9	29
II.K.- IMPLANTACIÓN DEL DISCO DE CONTROL HORARIO	30
III.- PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS	32
CAPÍTULO I.- OBJETO DEL CONTRATO Y CONDICIONES GENERALES.	37
Art. 1.- OBJETO DEL CONTRATO.	37
Art. 2.- OBJETO DEL SERVICIO.	40
Art. 3.- DURACIÓN DEL CONTRATO.	40
Art. 4.- TIPO DE LICITACIÓN.	41
Art. 5.- ÁREA URBANA DE IMPLANTACIÓN DEL SERVICIO.	43
Art. 6.- TIPOLOGÍAS, NÚMERO DE PLAZAS REGULADAS Y MODIFICACIÓN.	44
Art. 7.- HORARIO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO.	49
Art. 8.- APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO.	50
Art. 9.- APORTACIONES DEL CONCESIONARIO.	50
CAPÍTULO II.- CONDICIONES TÉCNICAS.	60
Art. 10.- CARACTERÍSTICAS DE LOS PARQUÍMETROS.	60
Art. 11.- INNOVACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS A GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO.	68
Art. 12.- CARACTERÍSTICAS DE SEGURIDAD DE LAS APLICACIONES MÓVILES.	82
Art. 13.- CLÁUSULA DE PROGRESO.	82
CAPÍTULO III.- CONDICIONES ECONÓMICAS.	83
Art. 14.- RETRIBUCIÓN DEL CONTRATO.	84
Art. 15.- MODIFICACIÓN DEL IMPORTE DEL CONTRATO.	86
Art. 16.- REVISIÓN DE PRECIOS	90
Art. 17.- TARIFAS Y HORARIOS.	94
Art. 18.- REALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DE RECAUDACIÓN Y LIQUIDACIÓN.	94
Art. 19.- REVERSIÓN DEL SERVICIO, ELEMENTOS E INSTALACIONES.	99
Art. 20.- DOCUMENTACIÓN TÉCNICO-ECONÓMICA A PRESENTAR.	99
CAPÍTULO IV.- OTRAS CONSIDERACIONES.	101
Art. 21.- ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO Y PLAN DE IMPLANTACIÓN.	101
IV.- PRESUPUESTO	102
ANEXOS	109
ANEXO I.- RELACIÓN DE VÍAS PÚBLICAS	110
ANEXO II.- RELACIÓN DE PERSONAL OBJETO DE SUBROGACIÓN	122



I.- MEMORIA.



I.A.- ANTECEDENTES

La evolución de las ciudades españolas, teniendo en cuenta sus características geográficas, arquitectónicas y urbanísticas, se ha caracterizado por la tendencia hacia la compatibilidad entre el uso y el disfrute por parte de sus habitantes; la búsqueda de la sostenibilidad a través de la movilidad.

Valladolid es una ciudad cuya demanda de movilidad interna se dirige hacia su centro. En él están ubicados el mayor número de establecimientos comerciales, centros de gestión, educativos y de ocio, teniendo también especial relevancia los centros de trabajo y la actividad económica, si bien estos dos últimos radican principalmente en los polígonos industriales y las grandes superficies comerciales han preferido la periferia y los municipios del entorno, buscando la reducción de los costes de implantación y el espacio para la dotación de plazas de estacionamiento fundamentalmente en superficie reduciendo costes de construcción.

La capitalidad de la Comunidad Autónoma, la importancia de su patrimonio histórico-artístico y su ubicación geográfica en un importante nudo de comunicaciones con el noroeste peninsular, hacen que Valladolid sea destinataria de un considerable número de viajes procedentes de otras ciudades.

Al igual que la mayor parte de las ciudades, la infraestructura de su centro histórico se caracteriza por disponer de calzadas y aceras estrechas por la proximidad de sus construcciones, con una capacidad para absorción de tráfico muy baja. Otra característica importante por su carácter condicionante es la existencia de tres barreras físicas que condicionan la oferta de movilidad: los ríos Pisuegra y Esgueva y el trazado del ferrocarril.

Como medida de protección del patrimonio histórico-artístico y de esa tendencia aludida a rescatar la ciudad para el uso y disfrute de sus habitantes, se han llevado a cabo procesos de peatonalización importantes y obras de conservación que han seguido la misma línea, restringiendo y eliminando el uso de las calles por parte del vehículo privado, a la vez que se implantan políticas públicas de fomento del uso del transporte público como medida de protección del medio ambiente y del entorno, con el objetivo de conseguir una reducción en la demanda de movilidad por parte del vehículo privado.

A pesar de la reducción que pueda llegar a experimentarse en el uso de éste último modo de transporte, el nivel de motorización de la ciudad y el número de viajes “necesarios”, sin olvidar las necesidades de estacionamiento de los residentes, hacen que la demanda sea superior a la oferta de espacio dedicado al estacionamiento en superficie, tanto como para hacer necesaria su regulación.

Uno de los factores que más condicionan la capacidad de las vías urbanas es la existencia o no de estacionamiento, su tipología y regulación.

Las actuaciones llevadas a cabo con el objetivo de la ordenación del tráfico han tenido que ajustarse a la infraestructura de la ciudad y las características de sus viales.

Desde la realización del Plan de Ordenación de Tráfico de 1974 hasta el momento actual, se han llevado a cabo diversos procesos de peatonalización (C/ Santiago, C/ Cadenas de San Gregorio, C/ Mantería, Pza. Mayor, C/ Montero Calvo, C/ Alcalleres, C/ Teresa Gil, entorno de la catedral y Pza. de Portugalete, etc. hasta completar el sombreado negro que figura en los planos de proyecto) y sus correspondientes reordenaciones de tráfico de las zonas peatonalizadas con el fin de dar la alternativa necesaria a los movimientos realizados con anterioridad a la peatonalización.



Con el incremento del parque automovilístico que se había experimentado, y la previsión de que continuará con la misma tendencia, se propusieron otra serie de medidas de ordenación y regulación del tráfico tendentes a mejorar la situación del momento o, cuando menos, no empeorarla con base en la experiencia acumulada y la manifestada por otros técnicos municipales de sus respectivas ciudades. Así se comenzaron proyectos y obras de infraestructura viaria de comunicación entre vías principales existentes, ejecución de las rondas para evitar el tráfico de vehículos en tránsito por las vías internas de la ciudad, mejora de las comunicaciones entre barrios, viales de comunicación alternativos para eliminar parte del tráfico del viario principal, ampliación de aceras y calzadas, reordenaciones de tráfico, pequeñas obras de infraestructura para mejorar los radios de giro, regulación del transporte y distribución de mercancías y su estacionamiento, regulación del transporte de viajeros y especialmente el escolar.

Con el fin de incrementar la capacidad de las vías, mediante el incremento de la velocidad media a través de la sincronización entre las distintas intersecciones que forman una ruta o recorrido de desplazamiento, se procedió a la centralización de las intersecciones reguladas por semáforos, cuyo proceso se culminó en febrero de 1988. A partir de este momento se siguieron regulando intersecciones con semáforos con el fin de incrementar la seguridad en los movimientos realizados y la fluidez en aquellas que se incluían en el sistema centralizado.

Una vez analizadas y ejecutadas algunas de las actuaciones propuestas se pasó al estudio de los aparcamientos subterráneos y estacionamientos en superficie dado que la demanda ya era muy superior a la oferta existente tanto en los de un tipo como en los de otro. La tendencia en todas las ciudades era a ir utilizando medidas de regulación de estacionamiento en superficie con dos objetivos básicos:

- Aumentar la oferta de plazas de estacionamiento vía rotación en aquellas zonas o vías con problemas de tráfico y/o escasez de plazas de estacionamiento.
- Empleo de medidas de disuasión en la utilización del vehículo privado mediante la aplicación de una tasa.

Como gran condicionante de la capacidad de las vías, se comenzaron a realizar operaciones de regulación del estacionamiento en la zona centro a partir de 1984 llegando a la cifra de 2.410 plazas reguladas a finales de 1987. El plan ORA implantado en aquél momento adolecía de una serie de deficiencias que no permitieron obtener el grado de eficacia pretendido por varias razones:

- El control de su cumplimiento era realizado por miembros de la Policía Municipal que tenían que compatibilizar este servicio con el resto de funciones como hacer cumplir otras ordenanzas municipales, atender solicitudes de información por parte de los ciudadanos y la propia regulación del tráfico en puntos conflictivos y en horas punta.
- El horario de vigencia de la ORA no coincidía en su totalidad con el de los estancos (únicos puntos de adquisición de las tarjetas) y el ciudadano aunque quisiera no podía adquirir la tarjeta correspondiente.
- Falta de recursos humanos para la recogida de datos y posterior estudio y seguimiento de su funcionamiento y posibilidad de tomar medidas correctoras.

Con el objetivo de mejorar el funcionamiento de la ORA se propone la modificación del Plan ORA en los siguientes principios:



- Vigilancia del cumplimiento de las normas de regulación específica y con plena dedicación del personal encargado de llevarla a cabo.
- Habilitar más lugares para adquisición de las tarjetas horarias.
- Permitir al usuario fracciones de tiempo más pequeñas (las existentes eran de 30 minutos) y ampliar el tiempo máximo a 120 minutos (en el momento eran 90).
- Ampliar a otras zonas o calles, aunque estén aisladas, donde las condiciones del tráfico lo exijan.

Como ya se ha dicho con anterioridad, la ORA se implantó en Valladolid en octubre de 1984 con 1.740 plazas de estacionamiento.

En mayo de 1987 se amplió en 670 plazas, resultando un total de 2.410. Este número se fue reduciendo por peatonalizaciones, regulaciones y reordenaciones de tráfico, etc. hasta llegar a 2.230 plazas en el año 1989.

El 6 de noviembre de 1989 se adjudica a DORNIER, S.A. la prestación del servicio con un total de 2.230 plazas de estacionamiento.

En agosto de 1991 se amplía el área de la ORA en 1.495 plazas resultando un total de 3.725.

El Ayuntamiento Pleno aprobó en sesión celebrada el día 10 de mayo de 1993 (B.O.P. de 4 de junio de 1993), modificada por el Ayuntamiento Pleno, en sesión de 6 de julio de 1998 (B.O.P. de 28 de julio de 1998) la Ordenanza municipal reguladora de los aparcamientos limitados actualmente en vigor.

A partir de la ampliación de agosto de 1991, se produjeron modificaciones en el número de plazas por peatonalizaciones y ampliaciones de aceras llegando con 3.287 a la finalización del contrato en diciembre de 2001.

Los últimos resultados globales obtenidos fueron los siguientes:

- El porcentaje de ocupación media: 82,91% distribuido en un 48,43% para la ocupación de pago y un 34,58% para los residentes.
- El coeficiente de rotación medio fue de 7,6.
- El porcentaje medio de vehículos estacionados en hora punta alcanzaba el 112%, siendo la moda de la hora punta (la que más se ha repetido en los puntos estudiados) de 11 a 13 horas.

Además de la finalización del contrato en vigor, existían otra serie de razones para proceder a la nueva contratación, que podrían resumirse en las siguientes:

- a) El inmovilizado ya se había quedado obsoleto, estaba completamente amortizado y el valor residual del equipamiento era prácticamente nulo, dados los costes que habría que soportar para mantenerlos en servicio mediante las oportunas transformaciones.
- b) Necesidad de adaptación de los expendedores al euro y convivencia de las dos monedas durante los dos primeros meses de 2002.
- c) Necesidad de compensación de las plazas suprimidas y estudio de nuevas necesidades promovidas a instancia de particulares, asociaciones y los propios técnicos municipales principalmente en las áreas de confluencia con la zona regulada en la actualidad.



- d) Limitar el tiempo de permanencia en las plazas de estacionamiento situadas en las vías públicas de las áreas urbanas de mayor demanda de accesibilidad de la ciudad, ya fuese por su carácter comercial, administrativo o de gestión, con el fin último de lograr un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda de estacionamiento, de forma que la escasa oferta de estacionamiento en superficie existente, fuese utilizada por el máximo número de usuarios, en las mejores condiciones de seguridad y cercanía al destino.
- e) Regular el estacionamiento en las vías de alta intensidad de tráfico y su entorno a fin de que no vieran reducida su capacidad, situación que se estaba produciendo sobre todo en las zonas de confluencia con el área regulada en aquel momento hasta en un 40%.

Con los argumentos mencionados, una vez estudiadas las zonas de confluencia con el área regulada y los problemas de tráfico existentes en su entorno, se llevó a cabo el trabajo de campo que debía fundamentar la propuesta de ampliación y que buscaba los siguientes objetivos:

- Equilibrio entre oferta y demanda de estacionamiento.
- Regulación de los tráficos de paso en hora punta.
- Reducción de los viajes por motivos de trabajo y estancias superiores a 3 horas (larga estancia).
- Mejorar las dotaciones de aparcamiento para residentes con espacios reservados fuera de la vía pública (aparcamientos subterráneos).
- Mejorar la ROTACIÓN DEL ESPACIO PARA APARCAMIENTO promoviendo estancias cortas en horario comercial y disuadiendo de estancias largas con llegada en hora punta.
- Mejora de la EFICACIA DEL ESPACIO y su uso para un mayor número de ciudadanos, así como una mayor disponibilidad para usos comerciales, de gestión y/o profesionales.
- Graduación de precios: más económicos cuanto más distantes del centro, aparcamientos disuasorios de larga duración.
- Cumplimiento de los objetivos y/o indicadores fundamentales del Plan Integral de Movilidad: mejora de la circulación (movimientos y estacionamientos), mejora de la seguridad vial, reducción de contaminación atmosférica y acústica y ahorro energético.

Las zonas estudiadas, con un total de 2.313 plazas de estacionamiento, fueron las siguientes:

- Entorno de la Plaza Sta. Brígida: calles próximas a la Pza. Mayor, Pza. del Poniente hasta San Quirce y Pza. San Nicolás.
- Entorno de la calle Paraíso: calles con influencia del Hospital Clínico, Diputación Provincial y Zona Universitaria.
- Entorno y calles de Puente Colgante y Recondo y Estación de Autobuses.



- Pº de Zorrilla, entre las calles García Morato y Puente Colgante.
- Entorno de la Plaza Circular.

Se incrementó el número de plazas a regular mediante la inclusión de una nueva tipología de plaza, que cumplía fundamentalmente la finalidad disuasoria del estacionamiento en el centro; eran las plazas de estacionamiento en los ADU's (Aparcamiento Disuasorio Urbano). Las 846 plazas se distribuían entre Playa de las Moreras, Feria de Muestras y Usos Múltiples.

Se iniciaba, por lo tanto, el nuevo contrato en 2002 con un total de 6.446 plazas a regular, siendo 846 de ellas correspondientes a ADU's y 5.600 de zona azul convencional.

En virtud de las facultades que la Ordenanza reguladora de los Aparcamientos limitados le confiere a la Alcaldía (previo dictamen favorable de la Comisión Informativa competente por razón de la materia) en su artículo 2, este Órgano podrá determinar las zonas de regulación o la ampliación de las existentes, modificar el tiempo límite de estacionamiento e incluso los días, horario y espacios de aplicación de la Ordenanza.

Así pues cabe la posibilidad de que, en virtud de solicitudes realizadas por los diferentes colectivos ciudadanos o de oficio tras los oportunos estudios de demanda de aparcamiento, se puedan dedicar dentro del ámbito de la zona azul determinadas vías o parte de ellas para estacionamiento de Alta Rotación limitando el tiempo máximo a 1:30 horas.

Con estas mismas premisas y tras los oportunos estudios de necesidad y oportunidad, podrá también restringirse determinados espacios al estacionamiento de residentes (ZERES) o bien al estacionamiento exclusivo de rotación (ZERO) (en el cual los residentes que estacionen deberán obtener el ticket como si no dispusieran de distintivo especial aunque el espacio se encuentre dentro de su zona).

La delimitación de los espacios deberá estar perfectamente acotada y señalizada tanto vertical como horizontalmente a fin de que pueda cumplir con el objetivo para el que se haya implantado.

I.B.- SITUACIÓN ACTUAL

En julio de 2005 y con la finalidad de compensar por una parte las plazas perdidas por acciones urbanizadoras y, por otra parte, buscando cerrar y homogeneizar el ámbito de regulación, se amplió el número de plazas de estacionamiento regulado en 725 plazas (llegando de esta forma al total de 7.281 plazas reguladas), siendo 500 de ellas de zona azul convencional y 200 de ADU; este es el primer caso de aparcamiento disuasorio en el que los residentes de la zona en la que está incluido, van a estar autorizados para su utilización sin límite de tiempo. Las actuaciones llevadas a cabo en la actuación, en resumen, fueron las siguientes:

- Incremento del número de plazas de estacionamiento reguladas para compensación de las suprimidas y ampliación de las inicialmente incluidas en el área de estacionamiento regulado y controlado por la ORA. El límite de la zona ORA quedaría ampliado hasta el itinerario formado por las vías calle Huelgas, calle Alamillos, calle Real de Burgos, calle Chancillería, calle Gondomar, Avda. de Santa Teresa, calle Mirabel, Pza. San Nicolás y Pº Isabel la Católica



- Delimitación del espacio destinado al estacionamiento en las calles Marina Escobar, Mantilla, Perú (entre Marina Escobar y Acera de Recoletos) y Colmenares para uso exclusivo de residentes (ZERES) en la zona 4 de la ORA, con la necesaria señalización tanto vertical como horizontal.

En diciembre de 2008 se produjo la siguiente ampliación, completada en marzo de 2009 con el incremento neto de 70 plazas adicionales en el entorno ampliado de la zona de los Conquistadores por haber llegado al límite del 30% de ampliación en diciembre de 2008 y que fue preciso esperar al nuevo recuento tras las obras de urbanización ejecutadas. La modificación fundamental producida en diciembre es, en síntesis, la siguiente:

- Incremento del número de plazas de estacionamiento reguladas para compensación de las suprimidas y ampliación de las inicialmente incluidas en el área de estacionamiento regulado y controlado por la ORA. Efecto neto: ampliación del área regulada en 1.013 plazas.
- El límite de la zona ORA quedaría ampliado hasta el itinerario formado por las vías calle Renedo, calle Santiago Rusiñol, Plaza de los Vadillos, calle Doctor Montero, calle Pérez Galdós, calle Padre Claret y calle Estación en el entorno de la Plaza Circular y calle Puente Colgante, Avenida Reyes Católicos y calle Capuchinos en el entorno de los Conquistadores, Pº Zorrilla, calle Domingo Martínez, calle Guardería y calle Gabilondo en el entorno de la plaza de toros.
- Delimitación del espacio destinado al estacionamiento en la calle Regalado con 19 plazas (zona 7), Menéndez Pelayo con 31 plazas (zona 1) y Pizarro con 44 plazas (entre Reyes Católicos y Magallanes) y Vasco Núñez de Balboa con 72 plazas (zona 3) para uso exclusivo de residentes (ZERES), con la necesaria señalización tanto vertical como horizontal.
- Redistribución del viario por zonas, a efectos del distintivo especial de residentes.
- Inventario total de plazas en el ámbito regulado tras ambas modificaciones: 8.367.

En diciembre de 2010, motivado por la actuación llevada a cabo en el paseo de Zorrilla para la construcción e implantación del carril bus con el objetivo de fomentar los modos de transporte colectivo, así como la importante cantidad de obras de urbanización y específicas, como las de instalación de contenedores de residuos sólidos urbanos soterrados, se habían ido reduciendo los espacios destinados al estacionamiento de vehículos en superficie dentro del ámbito regulado y controlado (ORA). Con el fin de compensar las plazas suprimidas, se planteó la ampliación con el siguiente contenido:

- Regular como Aparcamiento Disuasorio Urbano las plazas de estacionamiento incluidas en el espacio delimitado por el siguiente viario: avenida de los Reyes Católicos, calle Valdivia, paseo del Cid y calle Puente Colgante (ésta excluida), autorizando a los titulares del distintivo especial de residente en la zona 3 a estacionar en este ADU en las mismas condiciones que en el resto de la zona.
- Se propone la modificación, por compensación y ampliación, del ámbito de la zona azul en las plazas y viario indicados quedando integradas en la ZONA 3 y nueva ZONA 9 (Barrio Cuatro de Marzo - comprendido entre el Paseo de Zorrilla, Paseo de Don Juan de Austria, calle Juan de Altisent y



Plaza del Doctor Quemada-) de la ORA en vigor, estableciendo en esta última Zonas de Estacionamiento Exclusivo para Residentes (ZERES).

Finalmente, con el fin de optimizar el rendimiento de la última ampliación al Barrio Cuatro de Marzo y dado que la ocupación que presentaba era baja en la mitad sur, se procede a cambiar la clasificación de las plazas de este ámbito poco ocupado transformándolas en ADU, redistribuyendo las de tipología ZERES, y dando la configuración definitiva del ámbito de regulación siguiente:

- ZONA AZUL: plazas de estacionamiento incluidas en el interior del polígono definido por la calle Granados, Pº de Don Juan de Austria, Juan de Altisent y Pº de Zorrilla, excluyendo la calle Falla.
- ZONA ADU: plazas de estacionamiento incluidas en el interior del polígono definido por la plaza del Doctor Quemada, Pº de Don Juan de Austria, calle Félix Antonio y Pº de Zorrilla, excluyendo la calle Falla.
- ZONA ZERES: calle Falla completa.

El estado actual a 31 de diciembre de 2015 en cuanto a plazas de estacionamiento y distintivos especiales en las modalidades de residentes e industriales, es el siguiente:

ZONA	Plazas Azules	Plazas ZERO	Plazas ADURES	Plazas ZERES	Plazas Totales	Residentes con Tarjeta	Industriales con Tarjeta
1	149			31	180	268	9
2	586				586	837	22
3	867		295	93	1.255	1.625	15
4	967			50	1.017	1.430	23
5	1.060		199		1.259	1.408	17
6	790				790	956	17
7	621			13	634	889	15
8	929				929	949	13
9	237		208	96	541	537	0
Total Azul	6.206		702	283	7.191	8.899	131
ADU - FERIA	497						
ADU - MORERAS	59						
Total ADU	556				556		
TOTAL PLAZAS REGULACIÓN					7.747		

El Ayuntamiento de Valladolid, tomando en consideración la complementariedad que presenta la regulación del estacionamiento en superficie con la actividad de distribución de mercancías y la necesaria ocupación de zonas de estacionamiento en toda la ciudad y, fundamentalmente en las zonas comerciales características del centro de la ciudad, con base en los resultados obtenidos mediante el Proyecto "City Freight", financiado a través del IV Programa Marco, con un amplio consenso y colaboración por parte de las principales firmas de distribución de mercancías y agrupaciones empresariales y comerciales de la ciudad, llevó a cabo la implantación del proyecto de "Mejora de la distribución de mercancías en el centro urbano de Valladolid" que, entre otras actividades, supuso la puesta en funcionamiento del Disco de Control Horario, instrumento para regular la utilización de las reservas de carga y descarga incluidas en el ámbito de la ORA.

El seguimiento y control de la utilización de este dispositivo y sus distintivos complementarios, por Decreto de Alcaldía, se lleva a cabo por parte de los controladores de la empresa adjudicataria del contrato de Gestión del servicio público de regulación del estacionamiento, además de la Policía Municipal.

El alto grado de satisfacción de este servicio, manifestado por los usuarios - operadores de distribución y logística- y los comerciantes y hosteleros como destinatarios de los aprovisionamientos, recomiendan mantenerlo.



I.C.- OBJETIVO DE EVOLUCIÓN

La evolución experimentada tanto por las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones como por los Sistemas Inteligentes de Transporte desde el año 2002 en que se inició el contrato que próximamente finaliza, obliga al Ayuntamiento a plantear una estrategia de renovación y actualización firme, que le permita disponer de las herramientas adecuadas para gestionar una de las variables fundamentales en la gestión de la movilidad como es el estacionamiento, de forma que, con la interacción con los sistemas de gestión y control del tráfico y el sistema de ayuda a la explotación del transporte público colectivo, configure un sistema de información complejo y completo en materia de movilidad, que permita a sus usuarios una planificación adecuada, racional, eficiente y sostenible de sus desplazamientos, mediante la puesta a su disposición de la información accesible, actualizada y fiable obtenida de la integración de los tres pivotes en la gestión de la demanda de movilidad, sin olvidar el fomento de la movilidad no motorizada.

El objetivo de gestión eficiente y de calidad de la información pasa inevitablemente por la configuración de un sistema centralizado a través de los expendedores de tiques y un adecuado software de gestión que permita obtener la información necesaria y realizar los cálculos convenientes para poder disponer de la información relevante de todo el sistema de gestión del estacionamiento, que posibilite su explotación óptima por parte del concesionario, del Ayuntamiento y de sus usuarios en tiempo real.

La estrategia Smart City en la que está integrado el Ayuntamiento de Valladolid a través de su pertenencia y sede permanente de la Red Española de Ciudades Inteligentes, le ha llevado presentar a la ciudad como espacio demostrador de aquellos proyectos y tecnologías innovadores que tanto la iniciativa pública como la privada quisiera evaluar. En el caso del estacionamiento, el Ayuntamiento ha participado en el desarrollo e implantación de diversos productos y tecnologías tanto para la gestión del espacio como para el pago por su utilización con resultados satisfactorios y que le han permitido conformar un criterio para su posible implantación con la adjudicación del nuevo contrato. En particular, con respecto a la tecnología de información y gestión del espacio destinado al estacionamiento, se ha decantado por la tecnología que no utiliza sensores físicos ubicados en cada plaza, por el elevado coste de implantación y mantenimiento que supone -habida cuenta del número de plazas a regular- y que proporciona información tanto oral como gráfica de la existencia de plazas libres en el entorno de proximidad más inmediato a aquél por el que está circulando el usuario.

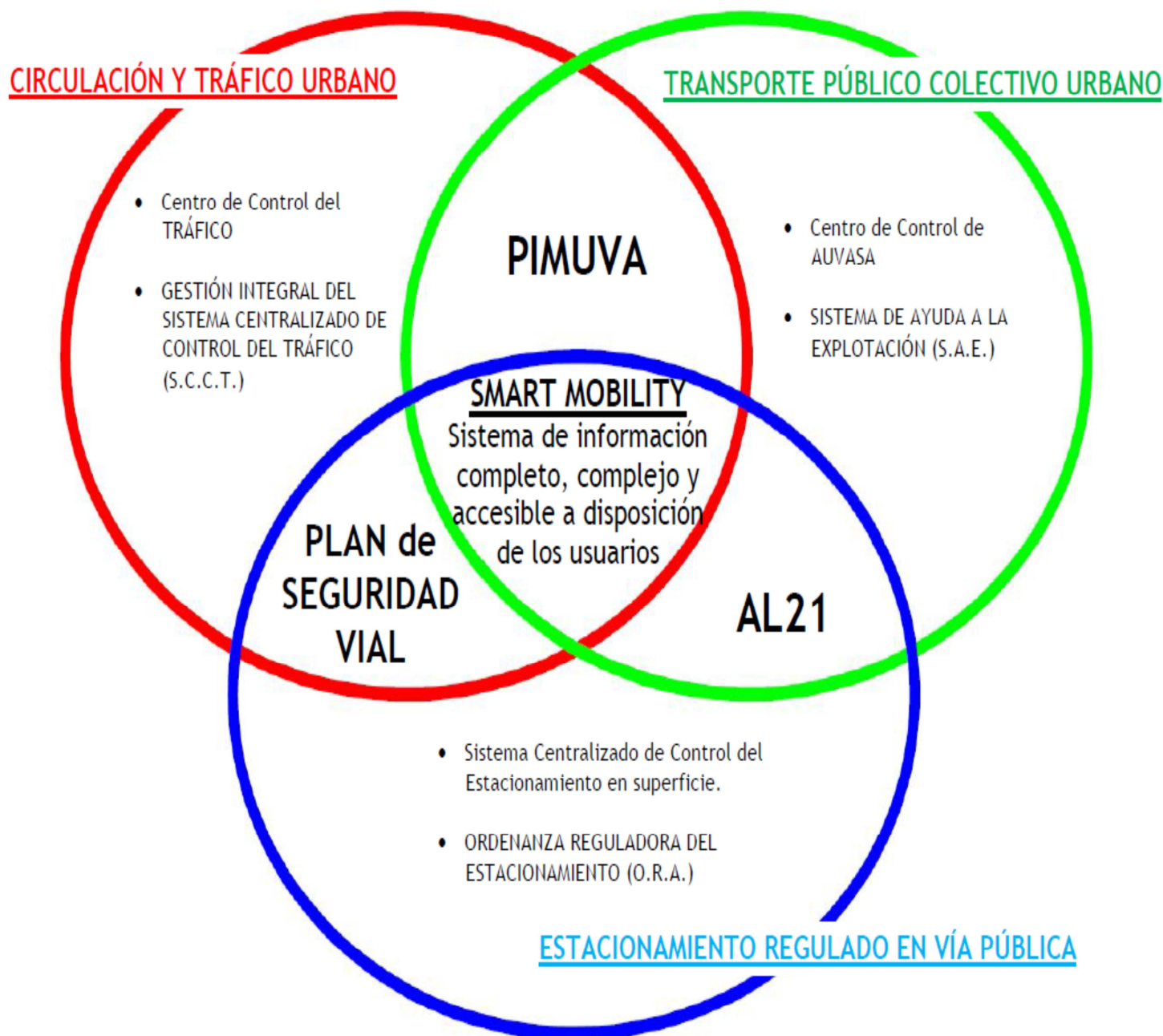
Por otra parte, con la financiación del FEESL de 2010, el Ayuntamiento de Valladolid llevó a cabo el desarrollo e implantación de la Tarjeta de Servicios Municipales con el fin de integrar diversos servicios en un único soporte, tanto para identificación del usuario como para su utilización como medio de pago. La gestión del estacionamiento en superficie es uno de esos servicios a los que la Tarjeta de Servicios Municipales puede dar cobertura como identificación (en el caso de los residentes, por ejemplo) y como medio de pago (en la obtención del tique), además de otras posibles aplicaciones. Por esta razón, la gestión de la ORA deberá integrarse en la Tarjeta de Servicios Municipales.

Otro de los objetivos que persigue el Ayuntamiento de Valladolid (fundamentado en las posibilidades que proporcionan las TIC y los Sistemas Inteligentes de Transporte, integrado en la planificación global de la movilidad y posible mediante la conexión de centros públicos de gestión de movilidad y transporte en la ciudad de Valladolid ejecutada también con la financiación del FEESL de 2010) es la implantación e integración con el sistema centralizado y plataforma de gestión de un sistema de información apoyado en paneles de información variable que permita la difusión de la información relativa a movilidad, transporte y estacionamiento que facilite al usuario la toma de decisiones tanto



con respecto al destino de su viaje y los modos de transporte más eficientes para ello como respecto a restricciones en la circulación por diferentes causas y la evaluación de posibles itinerarios alternativos.

Se incluye también en el objeto del contrato la colaboración con el Ayuntamiento de Valladolid en la instalación de parquímetros en puestos de venta ambulantes, en concreto el rastro o mercadillos ambulantes que se desarrollan en días concretos en grandes zonas de estacionamiento ubicadas en vías o espacios públicos, como medio para hacer efectivo el pago de la correspondiente tasa por ocupación de la vía pública.



Fuente: elaboración propia

**I.D.- ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PREVISIÓN DE INGRESOS**

En el capítulo de gastos, el importe total que servirá de base para la licitación del contrato será de **36.427.489,34** euros, sin incluir el IVA, cuyo importe al tipo del 21% supone **7.649.772,76** euros de acuerdo con el presupuesto del proyecto y teniendo en cuenta una duración de 10 años. El tipo de licitación a los efectos de valoración de ofertas está referido a un año y su importe es **3.642.748,93 IVA no incluido**. La cantidad anterior equivale a **1,53** euros al día, por cada plaza de aparcamiento de zona azul convencional y **1,05** euros por cada plaza de aparcamiento incluida en los Aparcamientos Disuasorios Urbanos (ADU), en las zonas de estacionamiento exclusivo para residentes (ZERES), o en las zonas mixtas de aparcamientos disuasorios urbanos y autorización a residentes (ADURES).

PRESUPUESTO TOTAL ANUAL DE EJECUCIÓN POR CONTRATA
--

	DESCRIPCIÓN	Importes	TOTALES
1	CAPÍTULO I.- Amortización de la Inversión.	342.414,00	342.414,00
1	CAPÍTULO II.- Gastos de conservación y mantenimiento de las instalaciones y equipos.	431.900,00	431.900,00
1	CAPÍTULO III.- Gastos de personal.	2.537.275,94	2.537.275,94
	TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL.....:		3.311.589,94
	<i>Gastos Generales, Indirectos y Otros.....:</i>	10%	331.158,99
	BASE IMPONIBLE.....:		3.642.748,93
	<i>I.V.A.....:</i>	21%	764.977,28
	TOTAL PRESUPUESTO.....:		4.407.726,21

El importe total de licitación incluye los siguientes conceptos: gastos de amortización de la inversión realizada en instalaciones técnicas y materiales, equipamiento técnico y tecnológico, elementos de transporte, gastos de explotación del servicio, costes de mantenimiento de las instalaciones y de la señalización horizontal y vertical, y todos aquellos gastos que debe realizar el adjudicatario para prestar el servicio en las condiciones exigidas en el presente Pliego incluido un porcentaje conjunto del 10% que engloba los conceptos de gastos generales, financieros y otros costes indirectos, además del de "utilidad", inherente a la economía de mercado y que asume el riesgo o diferencia entre el coste final real y el esperado.

Por lo que respecta a los ingresos, se aporta una previsión a modo meramente indicativo puesto que las variaciones como consecuencia de modificaciones en los



índices de rotación y ocupación que hagan variar los ingresos, forman parte del riesgo y ventura que deberá asumir el adjudicatario y que caracteriza a la concesión.

Con el fin de facilitar al licitador la información adecuada y suficiente para formalizar su oferta, se aporta la recaudación mensual del ejercicio 2015:

RECAUDACIONES O.R.A. AÑO 2015

MES	RECAUDACIÓN ORA	REGULACIÓN ADU FERIA MUESTRAS
ENERO	404.688,60	AGRARIA STOCK ALIMENTARIA FERIVAL, EXPOBIOMASA INTUR
FEBRERO	428.714,20	
MARZO	477.853,70	
ABRIL	364.950,25	
MAYO	386.291,25	
JUNIO	392.615,70	
JULIO	438.221,60	
AGOSTO	322.930,60	
SEPTIEMBRE	467.555,40	
OCTUBRE	381.977,35	
NOVIEMBRE	385.037,30	
DICIEMBRE	456.401,60	
TOTAL €	4.907.237,55	

Los datos que se indican a continuación reflejan la evolución de los últimos 6 años del estacionamiento regulado en la ciudad de Valladolid; así, el número de plazas es el que refleja el inventario a 31 de diciembre de 2015, el número de días de regulación es el que se contempla para un año natural teniendo en cuenta el horario y días hábiles y los valores de importe medio, índice de rotación y ocupación de pago son los promedios observados por esas variables desde el 1 de enero de 2010 hasta el 31 de diciembre de 2015 (6 años completos).

ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PREVISIÓN ANUAL DE INGRESOS

VARIABLE / INDICADOR / RATIO	ROTACIÓN	ADU's
Nº Plazas:	6.491	1.234
Nº días de regulación/año:	277	277
Importe medio:	0,77	0,93
Índice de rotación:	8,01	2,68
Ocupación de pago:	37,87%	61,51%
RECAUDACIÓN TOTAL PREVISTA	4.226.030,72	521.944,03
	4.747.974,76	



Las plazas que generan ingresos en el momento de la realización de este documento son, para la tipología de rotación y para la de ADU, respectivamente 6.491 y 1.234, si bien el total de plazas reguladas es de 8.380. El resto de plazas no generan ingresos, aunque sí repercuten costes, por estar reservadas para otro tipo de usuarios durante todo o parte del período de regulación o bien porque, corresponden a plazas de estacionamiento exclusivo de residentes y están sometidas a regulación y control. El desglose de estas plazas es el siguiente:

TIPOLOGÍA	Nº ACTIVAS	Nº INACTIVAS	PLAZAS QUE RECAUDAN
AZUL	6.491	372	6.491
ZERO	0		0
ZERES	283		0
ADU	556		556
ADURES	678		678
Totales.....:	8.008	372	7.725

TIPOLOGÍA	PLAZAS TOTALES ORA	PLAZAS PRODUCTIVAS
Plaza en zona azul y fuera de servicio	6.863	6.491
Plaza en ADU, ZERES y ADURES	1.517	1.234
	8.380	7.725

En términos unitarios y teniendo en cuenta únicamente las plazas productivas, resulta una recaudación bruta de 1,78 euros al día, por cada plaza de aparcamiento de zona azul convencional y 1,16 euros por cada plaza de aparcamiento incluida en los Aparcamientos Disuasorios Urbanos (ADU), o en las zonas mixtas de aparcamientos disuasorios urbanos y autorización a residentes (ADURES).

COSTE Y PRODUCCIÓN POR PLAZA Y DÍA SEGÚN TIPOLOGÍA

Nº	TIPOLOGÍA	GASTOS € plaza/día	INGRESOS € plaza/día
6.863	Plaza en zona azul y fuera de servicio	1,53	1,78
1.517	Plaza en ADU, ZERES y ADURES	1,05	1,16
8.380			

TIPOLOGÍA	PLAZAS TOTALES ORA	PLAZAS PRODUCTIVAS
Plaza en zona azul y fuera de servicio	6.863	6.491
Plaza en ADU, ZERES y ADURES	1.517	1.234
	8.380	7.725

Con la información obtenida y aplicando una distribución de excedentes del 10%-90% (10% para el adjudicatario y 90% para el Ayuntamiento), en una simulación de liquidación mensual con el procedimiento propuesto para el nuevo contrato e incluyendo el porcentaje de hasta el 5% de retribución para el adjudicatario por el fomento de la innovación y nuevas tecnologías de gestión y pago se obtendrían los siguientes resultados:

MES DE LIQUIDACIÓN: **SIMULACIÓN**

(Suponiendo la siguiente Oferta: 10% Adjudicatario / 90% Ayuntamiento)

			€
A)	Recaudación de tarifas		4.747.974,76
B)	Retribución del servicio (IVA incluido)		4.407.726,21
C)	EXCEDENTE DE RECAUDACIÓN (A - B)	MENSUAL	28.354,05
D)	RETRIBUCIÓN SOBRE EL EXCEDENTE		5.055,44
	i) Atribución al concesionario.....:	3.430,83	
	10% Sobre C	2.835,40	
	21% IVA	595,43	
	ii) Fomento Nuevas Tecnologías.....:	1.624,61	
	Máx 5% Sobre C	1.342,65	
	21% IVA	281,96	
E)	CANON Excmo. Ayuntamiento de Valladolid		23.298,61

C)	EXCEDENTE DE RECAUDACIÓN (A - B)	ANUAL	340.248,55
D)	RETRIBUCIÓN SOBRE EL EXCEDENTE		60.665,38
	i) Atribución al concesionario.....:	41.170,07	
	10% Sobre C	34.024,85	
	21% IVA	7.145,22	
	ii) Fomento Nuevas Tecnologías.....:	19.495,31	
	Máx 5% Sobre C	16.111,83	
	21% IVA	3.383,48	
E)	CANON Excmo. Ayuntamiento de Valladolid		279.583,17

				MENSUAL	ANUAL
Simulación:		Excedente		28.354,05	340.248,55
		5% Excedente:		1.417,70	17.012,43
	Participación	Objetivo	Consecución	Superación	
TSM	0,45	0,5	0,90	0,00	
Pago Móvil	0,35	0,3	1	0,17	
	0,8	0,8	1,9		

		Consecución Ponderada	Importe Retribución	Importe Transferido
Consecución ponderada de la TSM		0,563	797,46	0,00
Consecución ponderada del Pago por Móvil		0,375	531,64	13,56
			1.329,09	13,56
			1.342,65	

		Consecución Ponderada	Importe Retribución	Importe Transferido
Consecución ponderada de la TSM		0,563	9.569,49	0,00
Consecución ponderada del Pago por Móvil		0,375	6.379,66	162,68
			15.949,15	162,68
			16.111,83	

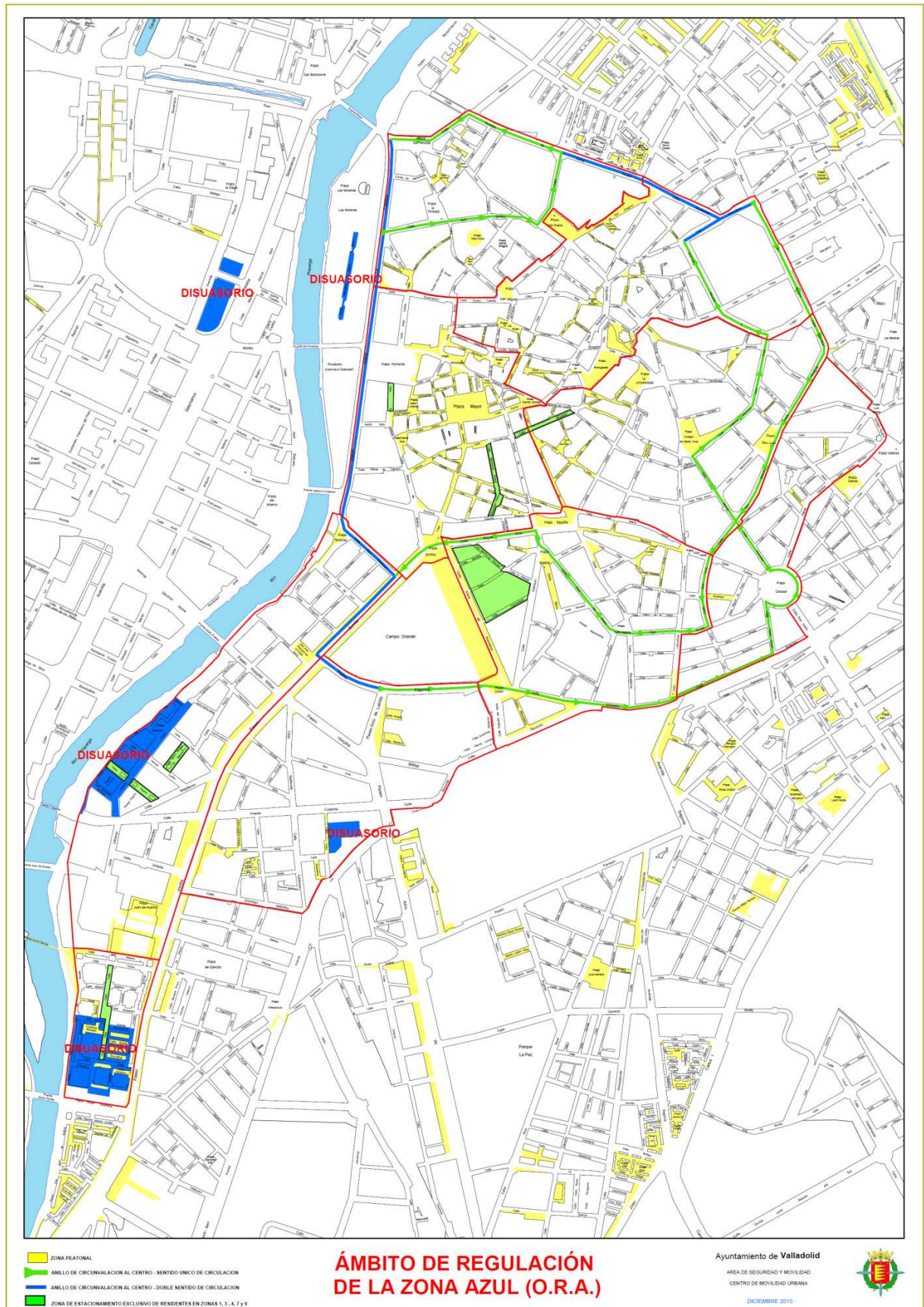


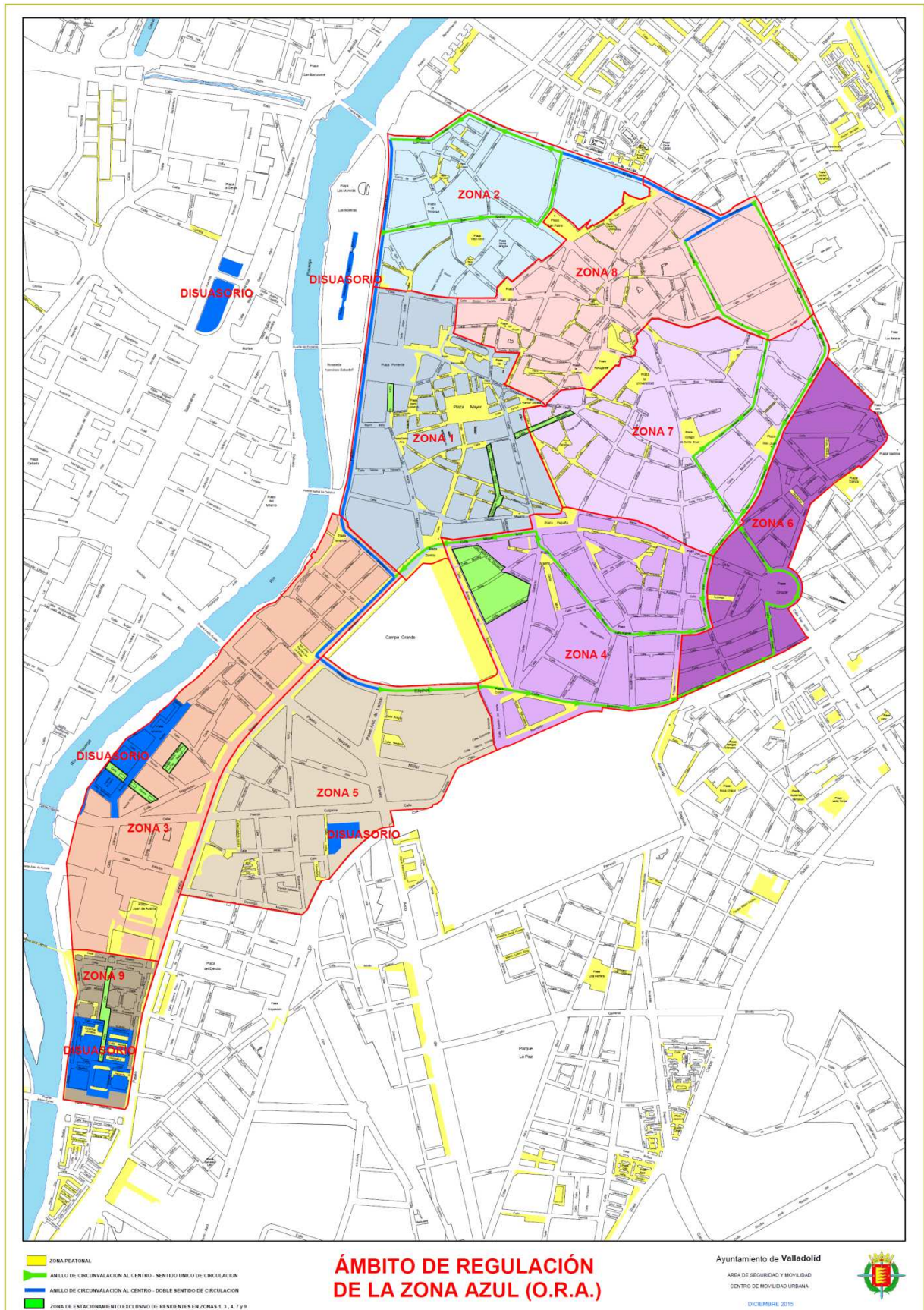
II.- PLANOS

(Además de las imágenes en formato PDF, en el Perfil del Contratante del Ayuntamiento de Valladolid se pondrá a disposición el primer plano del epígrafe II.A.- ÁREA TOTAL REGULADA en formato DWG de AutoCAD® en coordenadas ETRS89 con el fin de facilitar a los licitadores la recogida de información y, en su caso, la elaboración de su oferta).



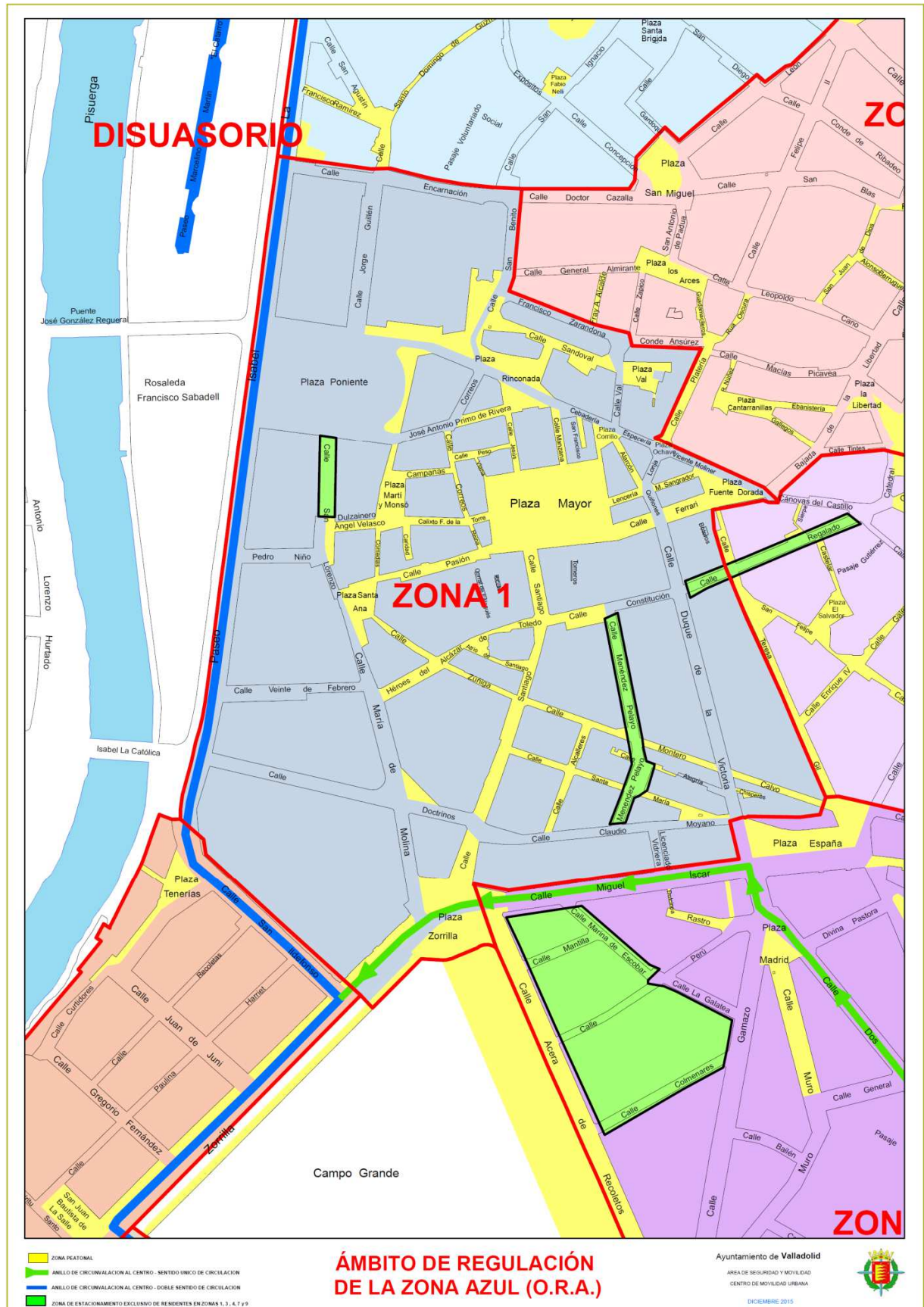
II.A.- AREA TOTAL REGULADA





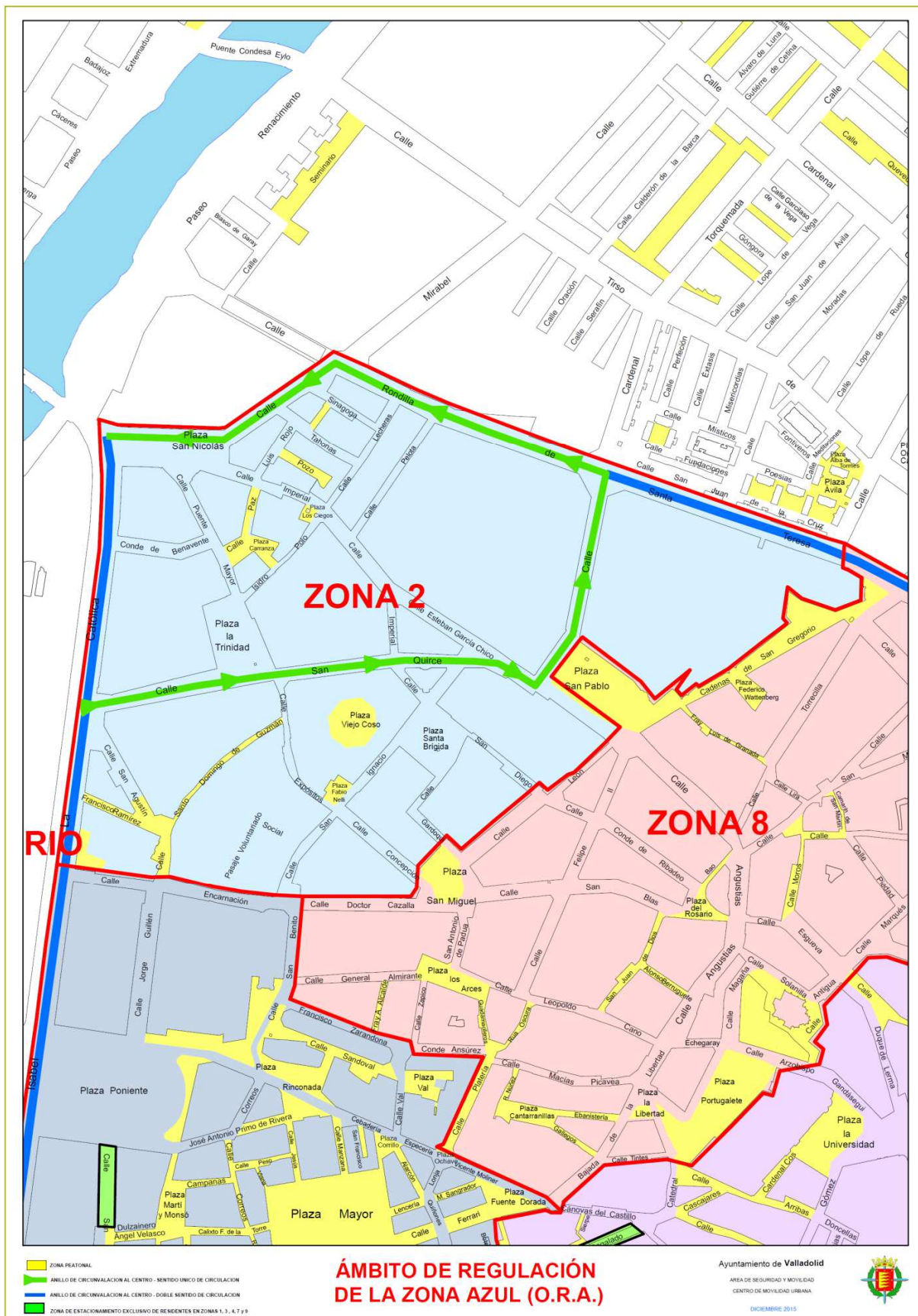


II.B.- ZONA 1



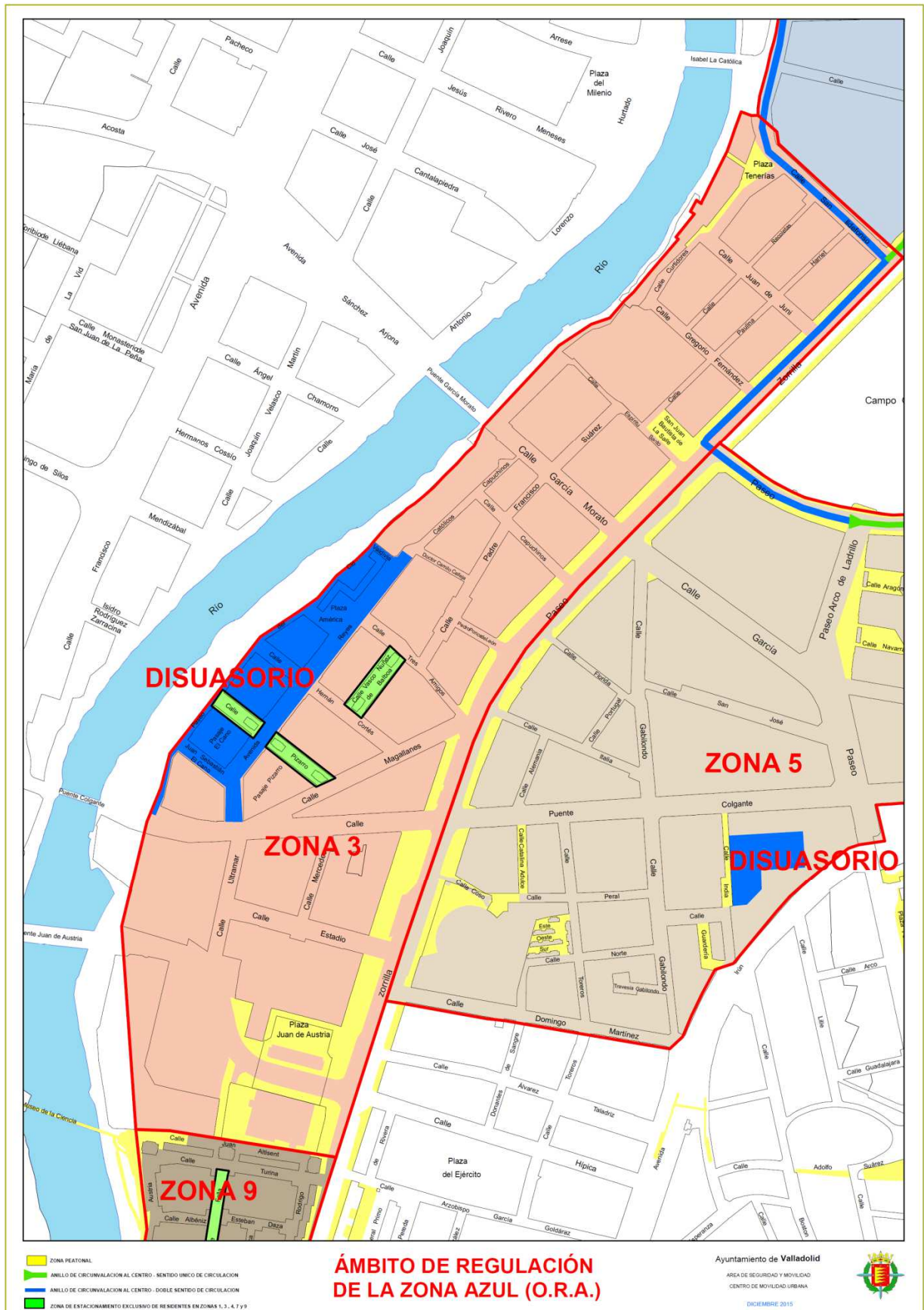


II.C.- ZONA 2



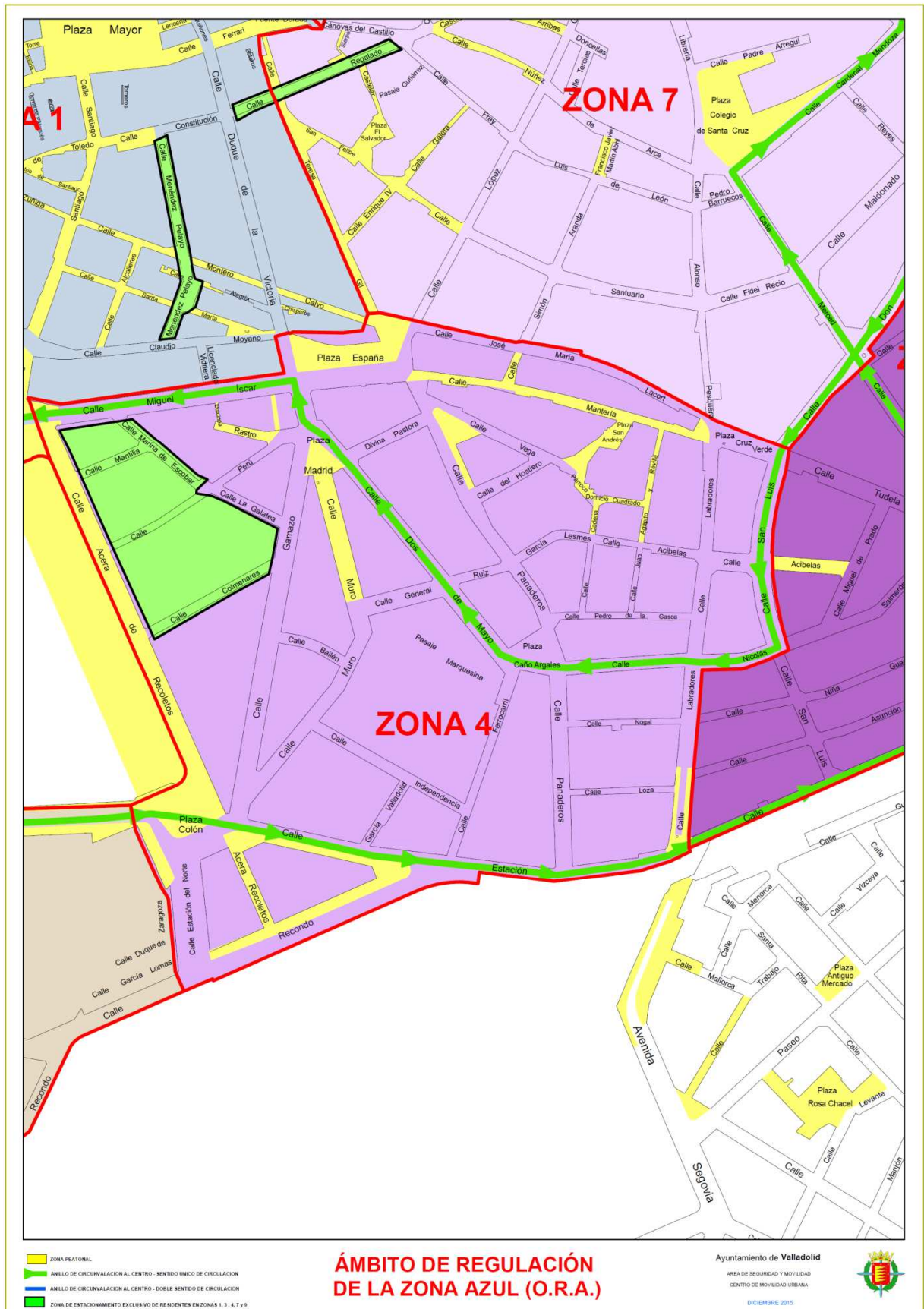


II.D.- ZONA 3





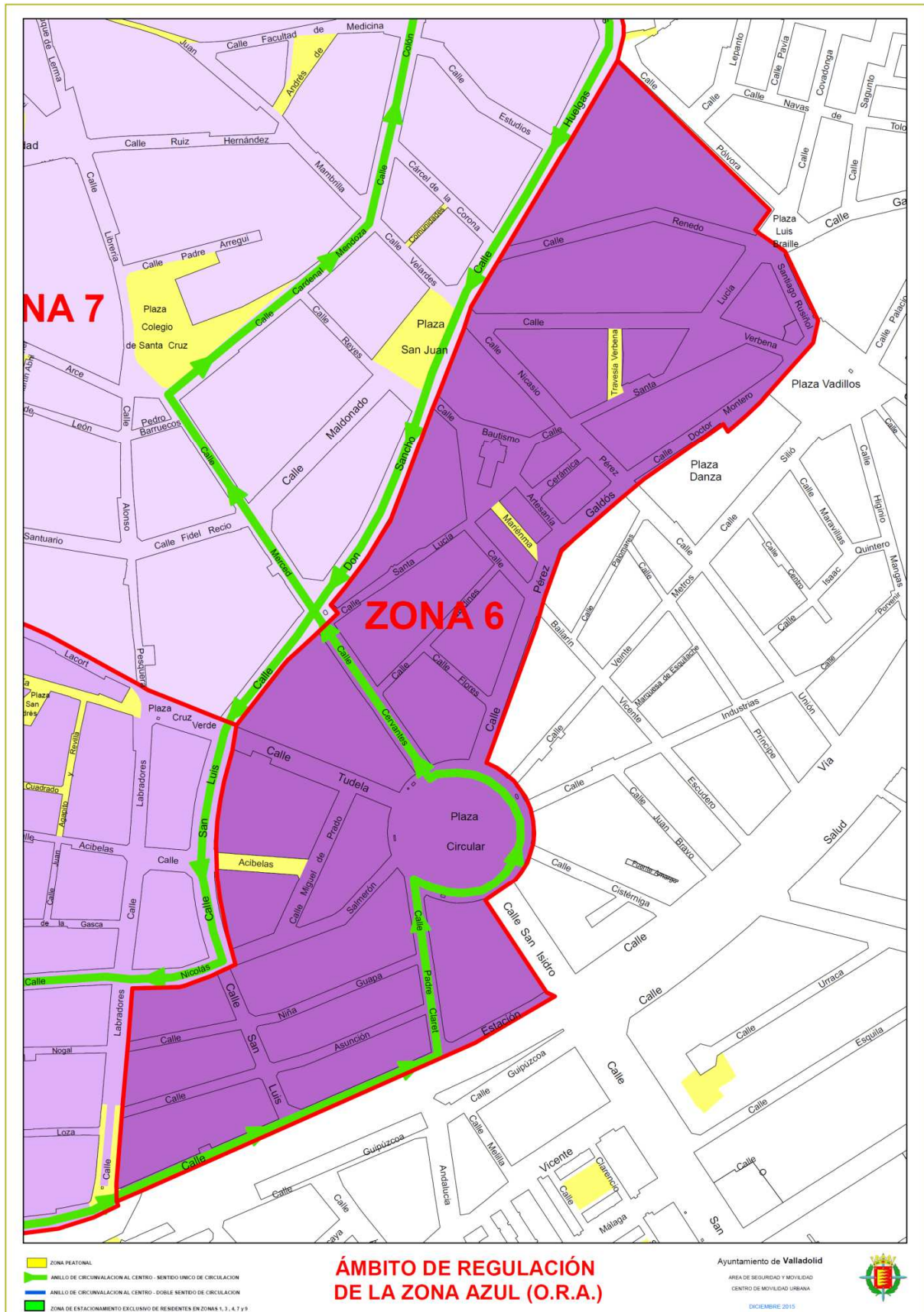
II.E.- ZONA 4



ÁMBITO DE REGULACIÓN DE LA ZONA AZUL (O.R.A.)

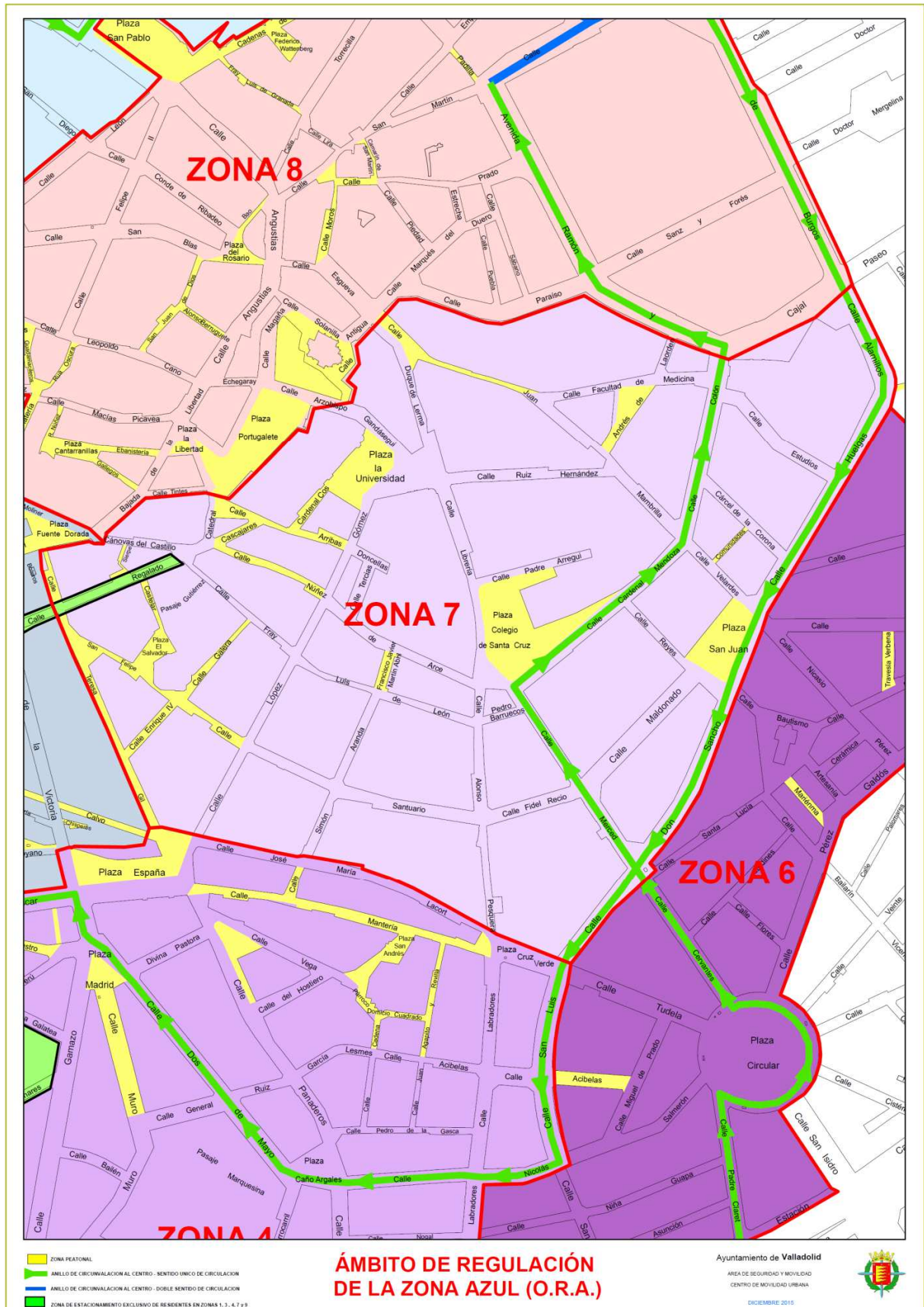
AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID
ÁREA DE SEGURIDAD Y MOVILIDAD
CENTRO DE MOVILIDAD URBANA
DICIEMBRE 2015

II.G.- ZONA 6



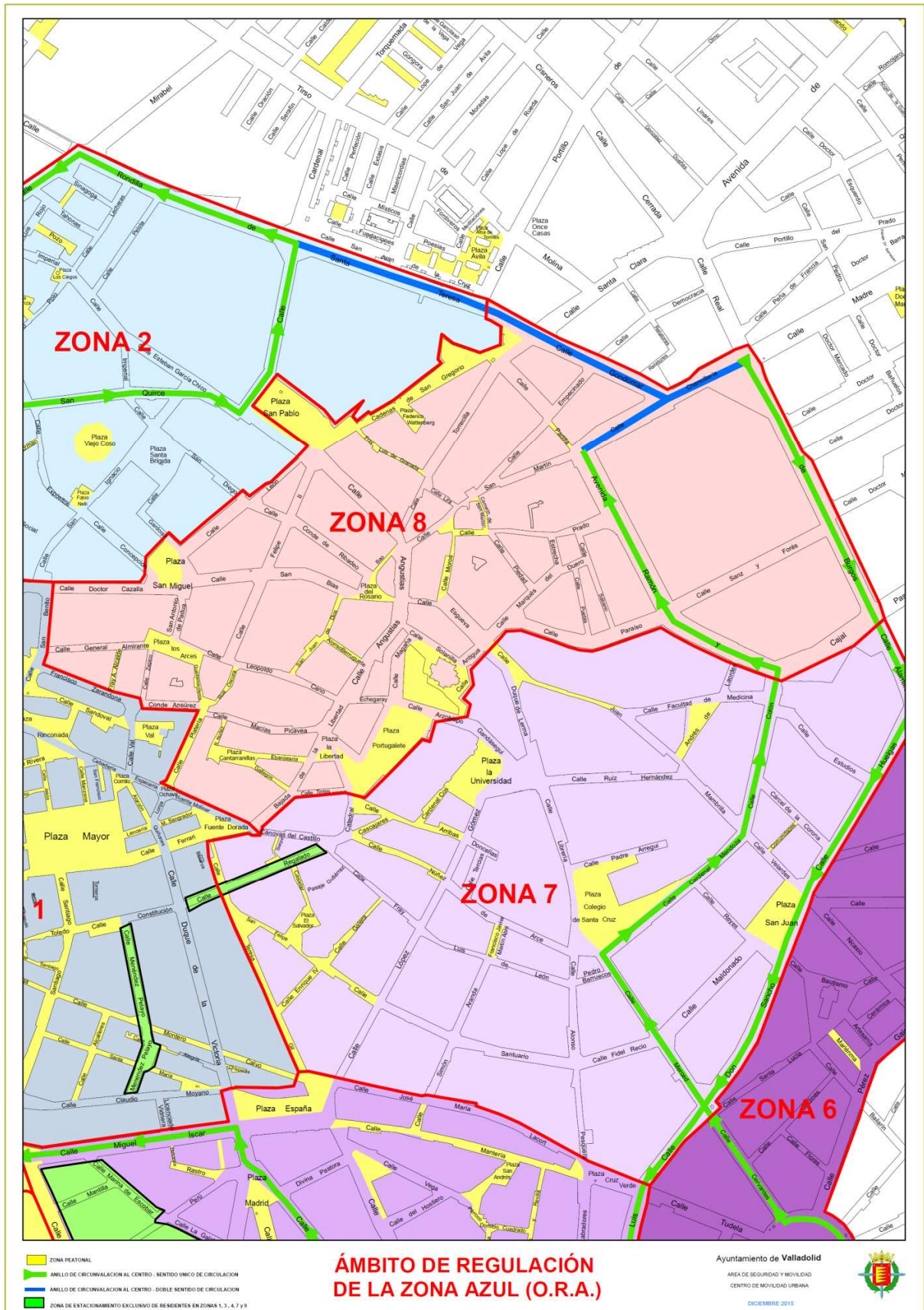


II.H.- ZONA 7



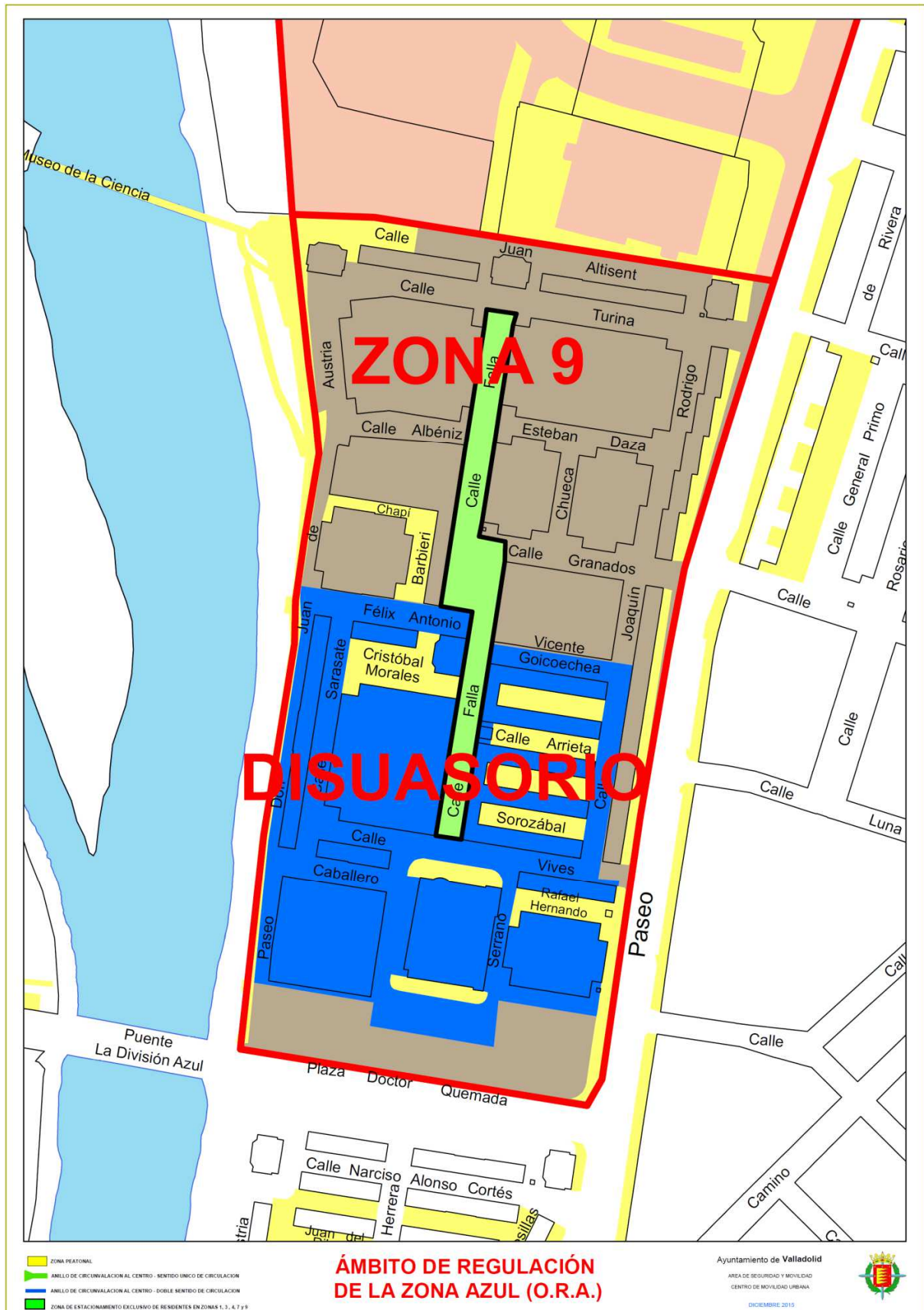


II.1.- ZONA 8



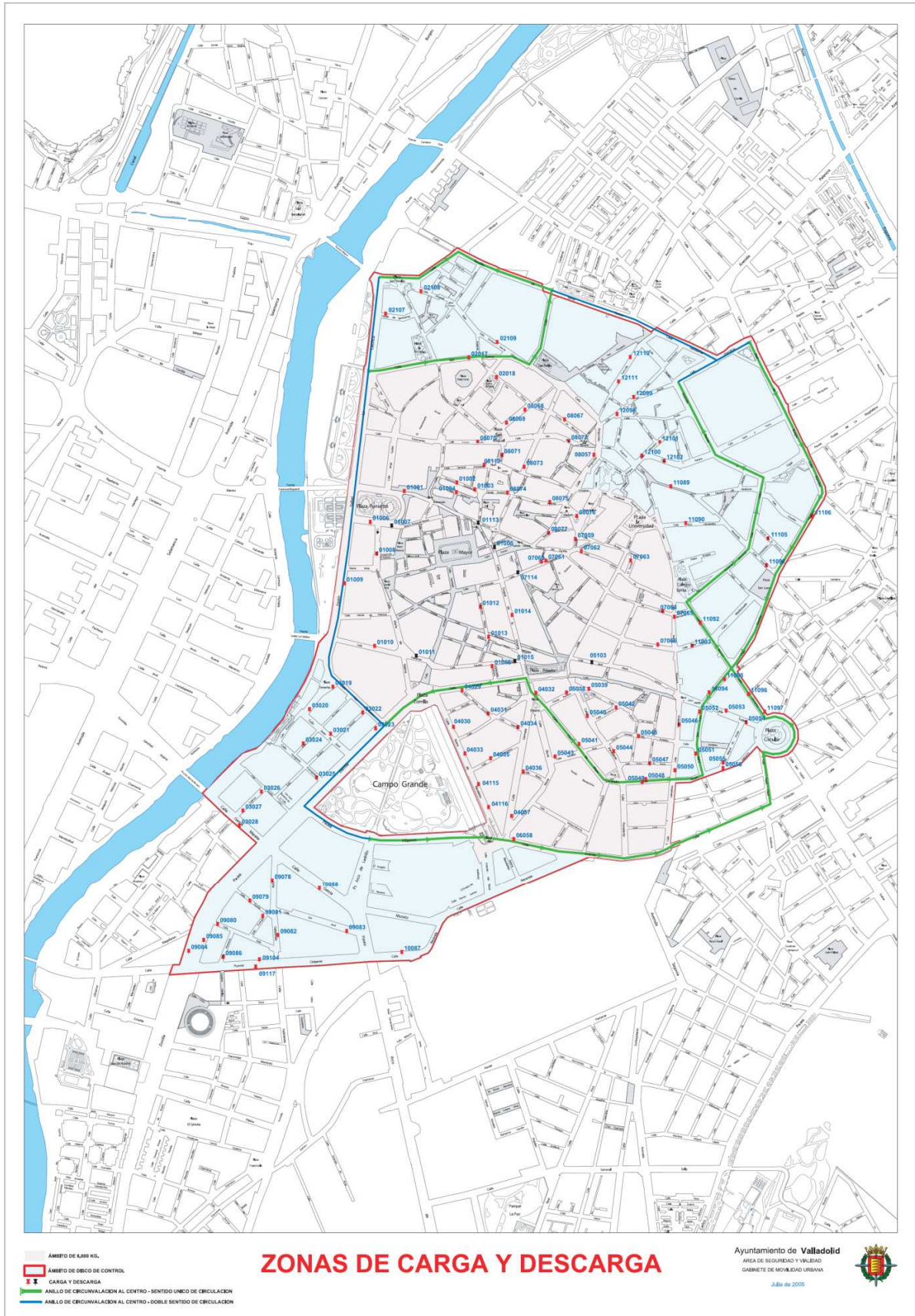


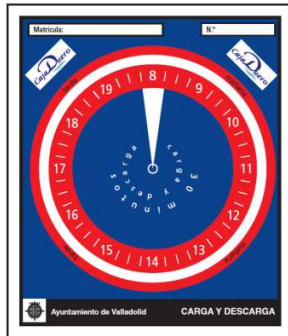
II.J.- ZONA 9





II.K.- IMPLANTACIÓN DEL DISCO DE CONTROL HORARIO





TIPOS DE RESERVAS DE CARGA Y DESCARGA

ZONAS PEATONALES: M.M.A. 3.500 Kg. De lunes a sábado de 7:30 a 11:00.

ZONA CENTRO: M.M.A. 8.000 Kg. De lunes a sábado de 7:30 a 12 y de lunes a viernes de 16:00 a 18:00.

ESTRATÉGICAS: M.M.A. 8.000 Kg. De lunes a viernes de 8:00 a 20:00 y sábado de 8:00 a 14:00

RESTO: M.M.A. 12.000 Kg. De lunes a sábado de 8:00 a 14 y de lunes a viernes de 16:00 a 20:00.

CONDICIONES DE OBTENCIÓN Y USO DEL DISCO DE CONTROL

- Podrán obtener el DISCO DE CONTROL los titulares de los vehículos destinados al reparto de mercancías en vías urbanas previa entrega de los siguientes documentos y una vez verificado que los vehículos cumplen con las condiciones exigidas para este tipo de actividad:
 - Fotocopia del permiso de circulación.
 - Fotocopia de la tarjeta de transporte (para aquellos vehículos que les sea de aplicación).
 - Certificado actualizado de alta en el I.A.E.
 - Justificante del pago del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en vigor.
- El DISCO DE CONTROL se distribuye a través de las instituciones y asociaciones colaboradoras y en las oficinas del Gabinete de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Valladolid, ubicadas en el edificio de Policía Municipal, C/ La Victoria, s/n. 47009-VALLADOLID. Tfno.: 983 426 381.

NÚMERO	SITUACIÓN	LONGITUD	TIPO	HORARIO
01	001 Pza. Puente Est. Pza. Rinconada	26,61	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	002 Cl. Francisco Zarambona, F2	14,10	LINEA	L a S de 8:00 a 15:00
01	003 Cl. Francisco Zarambona, F2	15,30	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	004 Cl. Sandoval (calle entera)	134,80	LINEA Y BATERIA	L a V de 8:00 a 9:00
01	005 Cl. Quiñones, 1	14,50	LINEA	L a V de 8:00 a 20:00, S de 8:00 a 14:00
01	006 Pza. Puente, 5	34,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	007 Pza. Puente, 4	44,80	LINEA	L a V de 8:00 a 20:00, S de 8:00 a 14:00
01	008 Cl. San Lorenzo, 16	14,10	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	009 Ps. Isabel la Católica, 3-6	21,30	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	010 Cl. Doctores, 14	14,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	011 Cl. Doctores, 4	21,50	LINEA	L a V de 8:00 a 20:00, S de 8:00 a 14:00
01	012 Cl. Menéndez y Pelayo, 1	12,40	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	013 Cl. Menéndez y Pelayo, 16	10,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	014 Cl. Duque de la Victoria, 15	14,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	015 Cl. Claudio Moyano, 30	56,10	LINEA	L a V de 8:00 a 20:00, S de 8:00 a 14:00
01	016 Cl. Licenciado Vidriera, sin	10,70	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
01	113 Pr. Corrallo	14,50	LINEA	L a V de 8:00 a 20:00, S de 8:00 a 14:00
02	017 Cl. San Quirce, 5	11,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	018 Pr. Santa Brigida, 4	10,80	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	107 Cl. Conde Benavente, 10	20,10	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	108 Cl. Imperial, 13	15,30	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	109 Cl. Esteban García Chico, 6	17,10	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	019 Pr. Tenerías, 1	14,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	020 Pr. Tenerías, 5	23,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	021 Cl. Juan de Juni, 8	23,20	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	022 Cl. Paulina Harnet, 1	18,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	023 Ps. Zorrilla, 4	15,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	024 Cl. Recoletos, 10	8,50	LINEA	L a S de 8:00 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	025 Cl. Gregorio Fernández, 1	17,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	026 Cl. Francisco Suárez, 1	17,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	027 Cl. Francisco Suárez, 9	23,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	028 Cl. García Morato, 41	17,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	029 Cl. Marina Escobar, 2	11,80	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	030 Cl. Acera Recoletos, 3-4	25,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	031 Cl. Marina Escobar, 10	15,60	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	032 Pr. Madrid, 2	26,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	033 Cl. Acera Recoletos, 3-4	40,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	034 Cl. Galates, 4	17,80	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	035 Cl. Colmenares, 12	29,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	036 Cl. Bailén, 2	11,60	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	037 Cl. Gamazo, 31	15,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	115 Cl. Acera Recoletos, 13	17,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	116 Cl. Acera Recoletos, 15-19	75,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	038 Cl. Divina Pastora, 5	19,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	039 Cl. Vega, 5	15,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	040 Cl. Panaderos, 10-12	13,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	041 Cl. Dos de Mayo 15-17	15,90	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	042 Cl. Hosteros, 10	10,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	043 Cl. General Ruiz, 1	13,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	044 Cl. Panaderos, 35-37	14,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	045 Cl. Anselmo, 2	23,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	046 Cl. Labradores, 13	26,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	047 Cl. Pedro de la Gasca, 12	13,50	LINEA	L a S de 8:00 a 12:00
02	048 Cl. Nicolás Salmerón, 5	11,30	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	049 Cl. Nicolás Salmerón, 8-10	24,30	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	050 Cl. Labradores, 33	16,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
02	051 Cl. San Luis, 6	16,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
02	052 Cl. San Luis, 2	16,00	BATERIA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00

NÚMERO	SITUACIÓN	LONGITUD	TIPO	HORARIO
05	053 Cl. Tudela, 5	13,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
05	054 Cl. Tudela, 10	11,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
05	055 Cl. Miguel de Prado, 8	13,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
05	056 Cl. Nicolás Salmerón, 32	15,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
05	103 Cl. José M ^o Lacort, 2	15,00	LINEA	L a V de 8:00 a 20:00, S de 8:00 a 14:00
06	058 Cl. Estación, 1	18,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
07	059 Cl. Catedral del 3 al 17	43,60	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
07	060 Cl. Regalado, 13	5,90	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
07	061 Cl. Regalado, 13	9,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
07	062 Cl. Muñoz de Arce, 2	12,10	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
07	063 Cl. Tercias, números impares	52,40	LINEA	LABORABLES de 8:00 a 16:00
07	064 Cl. Fray Luis de León, 22	20,80	LINEA	LABORABLES de 8:00 a 12:00
07	065 Cl. Alonso Pesquera, 3	18,70	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
07	066 Cl. Santuario, 23	15,10	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
07	114 Cl. Regalado civ Teresa Gil	15,00	LINEA	L a V de 8:00 a 20:00, S de 8:00 a 14:00
08	057 Cl. Angustias, 9	20,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	067 Cl. Conde de Ribadeo, 8	13,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	068 Cl. León, 6	12,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	069 Cl. León, 1	20,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	070 Cl. Doctor Cazalet, 1	35,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	071 Cl. San Antonio de Padua, 2	24,80	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	072 Cl. San Blas, 14	25,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	073 Cl. Felipe II, 1	20,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	074 Cl. Conde Ansúrez, 18	14,70	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	075 Cl. Macías Picavea, F-12	12,00	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	076 Pr. de la Libertad, F-3	16,50	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	077 Cl. Bajada de la Libertad, 4	20,20	LINEA	L a S de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
08	112 Cl. General Almirante, 7	15,60	LINEA	L a V de 7:30 a 12:00, L a V de 16:00 a 18:00
09	078 Cl. Gabilondo, 4	13,30	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	079 Cl. Florida, 10	11,70	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	080 Cl. Italia, 2	19,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	081 Cl. Portugal, 2	11,80	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	082 Cl. Gabilondo, 11	16,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	083 Cl. San José, 1	12,60	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	084 Ps. Zorrilla, 80	16,20	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	085 Ps. Zorrilla, 37	17,30	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	086 Cl. Alemania, 2	14,70	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	104 Cl. Puente Colgante, 22	20,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
09	117 Cl. Puente Colgante, 37	19,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
10	087 Cl. Recoondo, 7	15,00	BATERIA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
10	088 Cl. García Morato, 23	15,80	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	089 Cl. Juan Mambilla (tramo peatonal)	0,00	LABORABLES de 7:30 a 11:00	
11	090 Cl. Ruiz Hernández, 7	20,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	091 Cl. Velardes, 10	13,70	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	092 Cl. de la Merced, 6	12,60	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	093 Cl. Fidel Recio, 4	9,10	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	094 Cl. Don Sancho, 4-5	20,60	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	095 Cl. Don Sancho, 12	13,20	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	096 Cl. Cervantes, 18-20	16,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	097 Cl. Cervantes, 19	16,30	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	105 Cl. Cárcel Cornea, 4	16,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	106 Cl. Huélgas, 26	17,20	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
11	098 Cl. San Martín, 8	11,30	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
12	099 Cl. San Martín, 23	16,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
12	100 Cl. Marques del Duero, 1	32,20	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
12	101 Cl. Marques del Duero, 6	21,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
12	102 Cl. Peralillo, 6	16,60	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
12	110 Cl. Torrecilla, 17-19	16,00	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00
12	111 Cl. Torrecilla, 14-16	20,50	LINEA	L a S de 8:00 a 14:00, L a V de 16:00 a 20:00



III.- PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS



PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS QUE HA DE REGIR EL CONCURSO PARA LA ADJUDICACIÓN, MEDIANTE PROCEDIMIENTO ABIERTO, DEL CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA VÍA PÚBLICA DE LA CIUDAD DE VALLADOLID, MEDIANTE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA.

Admitiendo la dificultad que a veces representa la tarea de deslindar las cláusulas administrativas de las prescripciones técnicas, resulta exigible el esfuerzo de encauzar cada una al documento específico que debe contenerla, evitando la confusión y posibilitando la claridad en la definición de las condiciones básicas del contrato y en consecuencia la presentación de las ofertas por los licitadores. (Magdalena Monreal Sainz, Jefa del Servicio de Coordinación de la Contratación - Gobierno de La Rioja)

Profundizando en la identificación del contenido del pliego de prescripciones técnicas que se inicia, con el objetivo fundamental de que tanto las condiciones básicas como sus características técnicas y las necesidades que pretende cubrir, sin olvidar la retribución al contratista, queden perfecta y claramente definidas, de forma que todos los posibles licitadores puedan presentar sus ofertas, se irán desarrollando a lo largo del presente documento los aspectos técnicos definitorios y diferenciadores que identifican al procedimiento y que debe reunir el objeto de la prestación.

En este sentido y con el fin de que todos los posibles licitadores coincidan en la interpretación del contenido del presente Pliego de Prescripciones Técnicas, se incluyen los contenidos básicos de dos de los múltiples documentos utilizados para la elaboración del “PROYECTO DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA VÍA PÚBLICA DE LA CIUDAD DE VALLADOLID”: la “Consulta vinculante a la Dirección General de los Tributos, de 15 de febrero de 2011” y la “Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de octubre de 2010”.

El presupuesto básico de partida podría ser el siguiente:

El Ayuntamiento de Valladolid quiere gestionar el servicio municipal de estacionamiento regulado de vehículos con limitación horaria en la vía pública mediante un contrato de gestión de servicios públicos, para lo que convoca un procedimiento de licitación.

La gestión del servicio de estacionamiento regulado se realizará por la empresa que resulte adjudicataria del contrato de forma integral, siendo la misma la



encargada de prestar los servicios contratados y de cobrar a los usuarios las correspondientes tarifas. Como contraprestación de dicha concesión administrativa la empresa debe satisfacer un canon periódico (genérico, ya se verá su descomposición y características).

Por su parte, el Ayuntamiento satisfará a la empresa adjudicataria del contrato una determinada retribución según los términos establecidos en el contrato, por sus servicios de gestión.

Tal como expresa el Centro Directivo (Dirección General de los Tributos), la gestión del servicio público de estacionamiento regulado de vehículos con limitación horaria se realiza por una empresa en virtud de un contrato de gestión de servicios públicos, generalmente en la modalidad de concesión, siendo esta empresa la encargada de prestar los servicios contratados y de cobrar a los usuarios las correspondientes tarifas (que serán ingresadas periódicamente en las arcas municipales), debiendo abonar por ello el Ayuntamiento, a tal empresa, la retribución estipulada en el contrato.

Fundamentalmente, los servicios prestados por la empresa adjudicataria consisten en el suministro, instalación, programación, puesta en servicio, funcionamiento, control, conservación, mantenimiento y reposición de aparatos expendedores de tiques y demás elementos auxiliares, el suministro, instalación y conservación de señales, el control del cumplimiento de las normas de regulación y la recaudación de las tarifas correspondientes.

De conformidad con lo previsto en el artículo 7, número 9.º, de la Ley 37/1992, recogido anteriormente, **la concesión para la gestión del servicio, en la medida en que puede ser considerada como una concesión administrativa, es una operación no sujeta al Impuesto sobre el Valor Añadido.**

Por tanto, el canon periódico que debe satisfacer el concesionario al Ayuntamiento por la concesión administrativa no constituye contraprestación de una operación sujeta al citado tributo.

No obstante, el hecho de que la concesión o autorización administrativa no esté sujeta al Impuesto no impide que **sí lo estén los servicios prestados por el concesionario, en virtud de la misma, al Ayuntamiento concedente.**

En efecto, la empresa adjudicataria del contrato de gestión de servicios públicos presta al Ayuntamiento una serie de servicios que no han de quedar fuera del ámbito de aplicación del Impuesto, todo ello con independencia de que la contraprestación a satisfacer por el Ayuntamiento por tales servicios se materialice en un pago periódico efectuado directamente por el mismo o bien, como ocurre en el



presente caso, sea la propia empresa gestora la que deduzca dicho importe de las tarifas que periódicamente recaude.

A diferencia de otros esquemas o estructuras más habituales de concesiones administrativas en las que el concesionario presta una serie de servicios a diversos usuarios percibiendo como contraprestación las cantidades abonadas por los propios usuarios o bien por la propia Administración concedente, en el supuesto **planteado la relación jurídico-económica derivada del contrato de gestión del servicio público surge entre la empresa gestora adjudicataria y el propio Ayuntamiento, destinatario efectivo de dicho servicio.** De forma paralela e independiente se encontraría el servicio de estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en las vías públicas municipales, el cual supone el aprovechamiento especial del dominio público local y se produce cuando se estacionan tales vehículos dentro de las zonas de las vías públicas del correspondiente municipio. Con respecto a este último servicio se debe advertir que del mismo se deriva una relación jurídico-tributaria (debido a su carácter de ingreso tributario), la cual surge entre el Ayuntamiento competente y los usuarios del servicio, no interviniendo la empresa gestora en esta relación más que para facilitar tanto la recaudación de los ingresos que legalmente corresponden al Ayuntamiento competente como el cumplimiento de las obligaciones derivadas del uso de dicho servicio por parte de los usuarios del mismo.

Por tanto, de acuerdo con lo anterior, el Centro Directivo informa de que estarán sujetos al Impuesto sobre el Valor Añadido los servicios prestados a un Ayuntamiento por la empresa adjudicataria de un contrato de gestión del servicio municipal de estacionamiento regulado de vehículos con limitación horaria en la vía pública, sin perjuicio de que, en el caso de que tal contrato se instrumentalice a través de una concesión administrativa, la misma no esté sujeta al Impuesto en virtud del artículo 7.9.º de la Ley 37/1992.

En relación con el tratamiento, a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, de la tasa exigida por el Ayuntamiento a los usuarios del servicio de estacionamiento, se debe hacer referencia al número 8.º del artículo 7 de la Ley 37/1992, el cual declara la no sujeción de las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas directamente por los entes públicos sin contraprestación o mediante contraprestación de naturaleza tributaria. No obstante, tal supuesto de no sujeción al Impuesto no se aplicará cuando los referidos entes actúen por medio de empresa pública, privada, mixta o, en general, de empresas mercantiles.



Por lo tanto, y siguiendo con el criterio de la Dirección General de los Tributos, se plantea la retribución de los servicios prestados en base al cálculo del sumatorio de los costes en los que tendrá que incurrir el adjudicatario (obtenidos de forma exhaustiva desde la experiencia de contratos precedentes y del estudio de abundante documentación al respecto) y aplicándoles el correspondiente porcentaje conjunto del 10% que engloba los conceptos de gastos generales, financieros y otros costes indirectos, además del de “utilidad”, inherente a la economía de mercado y que asume el riesgo o diferencia entre el coste final real y el esperado. De esta forma se obtiene la base imponible del Impuesto sobre el Valor Añadido sobre la que se habrá de aplicar el tipo vigente en el momento de producirse el hecho imponible y que en este caso es del 21%. La retribución es, por tanto, del servicio prestado, no de los costes segregados y justificados en los que ha incurrido el adjudicatario.

Idéntica conclusión puede obtenerse de la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de octubre de 2010 (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 2ª), al argumentar que la verdadera naturaleza jurídica del servicio de la ORA responde por tanto a una prestación de servicios al Ayuntamiento (no existe relación con los administrados) para que éste cumpla sus propias competencias, poniendo a su disposición los medios humanos y materiales necesarios para ello, a cambio del precio acordado por la prestación de dichos servicios, revisable anualmente, que viene determinada en base a un presupuesto de los costes necesarios para la realización de los mismos. La estructura de costes del servicio es, pues, similar a muchos otros servicios prestados a las entidades locales (limpieza viaria, recogida de basuras, mantenimiento y conservación de parques y jardines, etc.).

La *Resolución de la Dirección General de Tributos de 7 de noviembre de 1996*, refleja los servicios que el adjudicatario presta al Ayuntamiento cuando dice textualmente: *"Con independencia de la denominación dada por las partes al contrato de suministro y gestión de dichas máquinas expendedoras, la realidad... es que mediante dicho contrato, la adjudicataria presta un servicio al Ayuntamiento, consistente en el suministro, mantenimiento y gestión en general de las máquinas expendedoras de los tiques mediante los que recauda la tarifa de servicio de la ORA, a cambio de una contraprestación... A estos efectos es indiferente que dicha tarifa sea recaudada materialmente por la adjudicataria y que cobre su contraprestación detrayendo el correspondiente importe del total recaudado antes de remitir el resto al Ayuntamiento, por cuanto que dicha recaudación es un servicio más que*



presta el adjudicatario al Ayuntamiento (cobro de la tarifa en nombre y por cuenta del Ayuntamiento), en desarrollo del contrato que le ha sido adjudicado.

A juicio de este centro directivo, por tanto, el servicio de la ORA es prestado directamente por el Ayuntamiento, si bien la recaudación material de la tarifa de dicho servicio es realizada por una empresa contratada al efecto, la cual presta al citado Ayuntamiento dicho servicio de recaudación y demás relacionados con el suministro y mantenimiento de las máquinas expendedoras de tiques, estando dichos servicios prestados por la adjudicataria sujetos al IVA y no exentos del mismo".

CAPÍTULO I.- OBJETO DEL CONTRATO Y CONDICIONES GENERALES.

Artículo 1.- OBJETO DEL CONTRATO.

1. El Ayuntamiento de Valladolid convoca licitación para contratar, mediante concesión, la prestación del Servicio de Regulación de Estacionamiento de vehículos en la vía pública bajo control horario, mediante aparatos expendedores de recibos o parquímetros y con la utilización de todo tipo de tecnologías de la información y las comunicaciones y sistemas inteligentes de transportes, aplicables al objeto del contrato, que redunden en la máxima eficiencia y calidad en la prestación del servicio.
2. El servicio se prestará en los términos y condiciones del presente Pliego, del Proyecto del que forma parte y observando las prescripciones establecidas en la normativa de aplicación, entre la que se encuentran las siguientes disposiciones:
 - a) Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (art. 25.2 b y concordantes).
 - b) Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
 - c) Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.



- d) Reglamento Municipal de Tráfico, Aparcamiento, Circulación y Seguridad Vial.
- e) Reglamento Municipal de Vados y Reservas de Estacionamiento.
- f) Ordenanza Municipal Reguladora de los Aparcamientos Limitados.
- g) Ordenanza fiscal reguladora de las tasas por utilizaciones y aprovechamientos especiales del dominio público municipal.
- h) Plan Integral de Movilidad Urbana Ciudad de Valladolid (PIMUVA), actualizaciones y/o revisiones.
- i) Decreto de Alcaldía nº 8074 de 1 de septiembre de 2005 por el que se aprueban las medidas para la mejora de la distribución urbana de mercancías en el centro urbano de Valladolid.
- j) Decreto de Alcaldía nº 11011 de 25 de octubre de 2006 por el que se establece la prohibición de acceso al caso urbano a los camiones de MMA superior a 12 toneladas.

3. El objeto de este contrato comprende:

- a) Suministro, instalación, control de funcionamiento, conservación, mantenimiento y reposición de parquímetros, con tratamiento de cualquier tipo de tecnología de identificación y pago con homologación en el mercado y que sean susceptibles de portar o difundir cualquier tipo de publicidad, cuyos derechos corresponderán exclusivamente al Ayuntamiento, así como la recogida material de efectivo de los parquímetros con la periodicidad establecida por el Ayuntamiento.
- b) Suministro, implantación y conservación de todos los elementos y materiales necesarios para una correcta señalización en las zonas objeto de regulación.
- c) El control del tiempo de estacionamiento de los vehículos estacionados, y del cumplimiento de la normativa vigente en materia de estacionamiento, en aquellas zonas reguladas mediante controladores autorizados, debidamente uniformados para su más fácil identificación, con dependencia laboral exclusiva de la empresa adjudicataria del servicio.



Este objeto está contemplado en el artículo 17.3 de la Ordenanza Reguladora de los Aparcamientos Limitados (ORA), que establece: *“Las personas encargadas de la vigilancia de las zonas de estacionamiento limitado deberán formular denuncias de las infracciones generales de estacionamiento, del incumplimiento del tiempo de estacionamiento que se fije en las zonas de carga y descarga, así como de las referidas a las normas específicas que regulen dichas zonas”*.

- d) La gestión, tramitación y distribución de los distintivos especiales contemplados en la Ordenanza de la O.R.A, bajo la dirección, inspección y control del Excmo. Ayuntamiento de Valladolid, sin ningún derecho a participar en los ingresos generados por este concepto y con el sometimiento a lo establecido en la normativa de protección de datos de carácter personal.
- e) La gestión y canalización de la información relativa al estacionamiento regulado (cuya titularidad le corresponde íntegramente al Ayuntamiento) hacia el sistema global de movilidad del Ayuntamiento mediante tecnologías avanzadas de información, comunicación y transporte, de forma que contribuyan al desarrollo de una movilidad sostenible mediante la selección adecuada del modo de transporte más eficiente y la planificación racional de los desplazamientos.
- f) La implantación e integración en el sistema centralizado y plataforma de gestión de un sistema de información apoyado en paneles de información variable que permita la difusión de la información relativa a movilidad, transporte y estacionamiento que facilite al usuario la toma de decisiones tanto con respecto al destino de su viaje y los modos de transporte más eficientes para ello como respecto a restricciones en la circulación por diferentes causas y la evaluación de posibles itinerarios alternativos.
- g) La prestación del servicio de regulación del estacionamiento en el ADU “Feria de Muestras” los días en los que se lleve a cabo la celebración de algún evento o actividad organizado por la Institución Ferial de Castilla y León, pudiendo ser objeto de regulación a criterio del Ayuntamiento en los días, horarios y con las tarifas y condiciones que éste determine.
- h) La instalación de parquímetros en los puestos de venta ambulantes, en concreto el rastro o mercadillos ambulantes que se desarrollan en días concretos en grandes zonas de estacionamiento ubicadas en vías o espacios públicos; así como los servicios complementarios que se indicarán.



Artículo 2.- OBJETO DEL SERVICIO.

1. El servicio de estacionamiento de vehículos regulado en superficie tiene por objeto limitar el tiempo de permanencia en las plazas de estacionamiento situadas en las vías públicas de las áreas urbanas de mayor demanda de accesibilidad de la ciudad, sea por su carácter comercial, administrativo o de gestión, con el fin último de lograr un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda de estacionamiento, de forma que la escasa oferta de estacionamiento en superficie existente, sea utilizada por el máximo número de usuarios, en las mejores condiciones de seguridad y cercanía al destino.
2. El tiempo máximo de estacionamiento por zona, derivado del análisis de la demanda de estacionamiento, queda reflejado en el presente Pliego y constituye, junto con el precio a satisfacer por los usuarios, uno de los elementos estratégicos del servicio de regulación para la consecución de un modelo sostenible de movilidad en la ciudad.
3. La puesta a disposición de la información adecuada y eficiente a través de las prestaciones que aportan los parquímetros, el sistema centralizado, la plataforma de gestión y los sistemas inteligentes de identificación y pago, para que los usuarios puedan tomar las decisiones más eficientes en el uso del estacionamiento regulado.
4. Instalación de uno o varios parquímetros para hacer efectivo el pago de la tasa por ocupación de la vía pública de la actividad de rastro o mercadillos ambulantes en las ubicaciones a gestionar (en estos momentos en el estacionamiento del campo de fútbol, con posibilidades de ampliación de 1 parquímetro para su instalación en el Pº del Prado de la Magdalena), y sobre el/los que se llevarán a cabo las siguientes actuaciones o servicios complementarios: mantenimiento preventivo consistente en el suministro e instalación de elementos y consumibles para su correcto funcionamiento, revisión y puesta a punto del expendedor un día a la semana, el día anterior a la celebración del rastro o mercadillo; servicio de acuda a disposición de la Policía Municipal para resolver posibles incidencias de fuera de servicio del parquímetro durante la celebración de la actividad; recogida del efectivo depositado por los usuarios e ingreso en la cuenta y con las condiciones que indique el Ayuntamiento.
5. El licitador deberá hacer frente a todos los costes derivados de la gestión del servicio, en las condiciones fijadas en los pliegos del procedimiento.

Artículo 3.- DURACIÓN DEL CONTRATO.

1. El plazo de duración del contrato será de DIEZ (10) años contados desde la fecha en que se inicie el funcionamiento del servicio, pudiéndose prorrogar



anualmente a su vencimiento, hasta un máximo de dos (2) prórrogas. La solicitud de prórroga será obligatoria para el adjudicatario, requiriéndose para la efectividad de cada una que el adjudicatario presente solicitud por escrito al Ayuntamiento, con una antelación mínima de seis meses a la finalización del contrato o de sus prórrogas anuales.

El Ayuntamiento adoptará resolución expresa sobre la concesión o no de la prórroga en el plazo de los noventa días naturales siguientes a la solicitud o comunicación del contratista. En el supuesto de que antes de solicitar el adjudicatario las prórrogas el Ayuntamiento decida realizar un nuevo procedimiento para la adjudicación del contrato, lo comunicará al concesionario, el cual deberá seguir prestando el servicio hasta la fecha de finalización del contrato o de las prórrogas y, en todo caso, hasta el inicio del nuevo contrato, con un límite máximo de 6 meses. Esta condición y límite máximo de la continuidad en la prestación del servicio, se hace extensiva para el caso de que, agotada la duración del contrato y de las prórrogas, no se hubiera adjudicado el nuevo contrato por cualquier causa.

2. La puesta en funcionamiento e inicio efectivo del contrato se llevará a cabo en el plazo máximo de cuatro meses, a contar desde la fecha de formalización del contrato.

El inicio del contrato pasará inadvertido para el usuario en cuanto a la prestación del servicio, de forma que las modificaciones en la infraestructura y las instalaciones que se lleven a cabo no sean motivo de déficits en la percepción de la calidad del servicio.

El inicio del contrato será simultáneo en todo el ámbito de regulación, para lo cual resulta fundamental una correcta planificación de los trabajos de instalación y puesta en funcionamiento de los parquímetros así como de la formación al personal y a los usuarios mediante las acciones que cada licitador considere adecuadas para tal fin.

Artículo 4.- TIPO DE LICITACIÓN.

1. El importe total que servirá de base para la licitación del contrato será el obtenido del cálculo del coste de los servicios que se pretenden contratar para llevar a cabo el objeto del contrato y que asciende a **36.427.489,34** euros, sin incluir el IVA, cuyo importe al tipo del 21% supone **7.649.772,76** euros de acuerdo con el presupuesto del proyecto y teniendo en cuenta una duración de 10 años. El tipo de licitación a los efectos de valoración de ofertas está referido a un año y su importe es **3.642.748,93 IVA no incluido**. La cantidad anterior equivale a **1,53** euros al día, por cada plaza de aparcamiento de zona azul convencional y **1,05** euros por cada plaza de aparcamiento incluida en los Aparcamientos Disuasorios Urbanos (ADU), las incluidas en las denominadas Zonas de Estacionamiento Exclusivas de



Residentes (ZERES) y a las mixtas (ADURES): ADU incluidos en zonas de residentes y a los cuales se les autoriza a estacionar sin coste ni límite de tiempo mediante la exhibición del distintivo especial de residente en dicha zona.

El importe total de licitación incluye los siguientes conceptos: gastos de amortización de la inversión realizada en instalaciones, equipos, tecnologías de la información y las comunicaciones y sistemas inteligentes de transporte (tanto hardware como software), costes de mantenimiento de las instalaciones y de la señalización horizontal y vertical, gastos de explotación del servicio, y todos aquellos gastos que debe realizar el adjudicatario para prestar el servicio en las condiciones exigidas en el presente Pliego, incluido un porcentaje conjunto del 10% que engloba los conceptos de gastos generales, financieros y otros costes indirectos, además del de “utilidad”, inherente a la economía de mercado y que asume el riesgo o diferencia entre el coste final real y el esperado.

A los efectos de homogeneizar la información facilitada por cada licitador y con el fin de dotar de la máxima claridad a la definición de las condiciones básicas del contrato y en consecuencia a la presentación de las ofertas por los licitadores, se consideran no modificables los macro conceptos de agrupación de los costes de cada licitador con el fin de obtener el importe de su retribución por la prestación del servicio. La diferenciación de cada oferta y, con ello, la estrategia de cada licitador estará en el contenido y gestión de cada una de estas agrupaciones o capítulos. En síntesis:

I.- Capítulo de GASTOS DE INVERSIÓN.

II.- Capítulo de GASTOS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES.

III.- Capítulo de GASTOS DE PERSONAL

A la suma de los conceptos I, II y III se les aplicará un porcentaje conjunto del 10% que engloba los conceptos de gastos generales, financieros y otros costes indirectos, además del de “utilidad”, inherente a la economía de mercado y que asume el riesgo o diferencia entre el coste final real y el esperado, obteniéndose tras su adición el IMPORTE DE ADJUDICACIÓN y que coincide con la base imponible del IVA, a la cual habrá que aplicar el tipo en vigor (en estos momentos el 21%) para obtener el importe de la prestación del servicio por parte del adjudicatario.

2. El importe de adjudicación del contrato, por lo tanto, será el que resulte de minorar el TIPO DE LICITACIÓN con el porcentaje de baja que pudiera realizar el adjudicatario en la oferta de licitación y sumar al resultado el IVA correspondiente según el tipo en vigor.



Del importe de adjudicación del contrato y dividiéndolo entre los años de duración se obtendrá el importe anual y tras la división entre 12 y 365 se obtendrá el importe mensual y diario respectivamente.

Artículo 5.- ÁREA URBANA DE IMPLANTACIÓN DEL SERVICIO.

1. El ámbito de aplicación del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie, en cuanto a su alcance y contenido, será el establecido en los planos que forman parte del presente Proyecto, complementados con el ANEXO I a este Pliego y que contiene la RELACIÓN DE VÍAS PÚBLICAS DE VALLADOLID QUE CONFORMAN EL ÁMBITO DE REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA, DISTRIBUIDAS POR ZONAS.
2. En aplicación del Decreto de Alcaldía núm. 4924, de 7 de mayo de 2014, por el que se dicta la eliminación de ciertos nombres de vías públicas y de un puente de la ciudad, toda la documentación utilizada para cualquier fin y en cualquier tipo de soporte durante la ejecución del presente contrato, deberá expresar la denominación atribuida en dicho Decreto. Es obligación del adjudicatario la adecuada gestión del historial de las denominaciones del viario, de forma que en los casos y para los fines que sea necesario el seguimiento no se pierda información.
3. El número de plazas de aparcamiento objeto de regulación será el máximo permitido en las calles enunciadas en el citado ANEXO I al presente Pliego de Condiciones. De la superficie total de aparcamiento se exceptuarán las paradas de BUS y TAXI, las zonas de carga y descarga durante el horario establecido para estas operaciones, los pasos para peatones, los rebajes para minusválidos, las reservas para motos y/o bicis, las reservas para vehículos de minusválidos, las reservas para recarga de vehículos eléctricos, los vados legalmente establecidos, las salidas de emergencia de locales públicos en horas de actuación y, en general, todas aquellos lugares que estén genéricamente prohibidos por el Reglamento General de Circulación y el Reglamento Municipal de Tráfico, Aparcamiento, Circulación y Seguridad Vial o normativa que lo sustituya, constituidos al inicio de las prestaciones objeto de este contrato o que pudieran aprobarse con posterioridad de acuerdo con las competencias atribuidas al Ayuntamiento de Valladolid.

A los efectos del inventario de plazas de estacionamiento, todas las reservadas para carga y descarga estarán incluidas en él, dado que, aunque durante todo el horario de vigencia del contrato estuvieran excluidas del uso como estacionamiento regulado, rige sobre ellas la utilización del dispositivo de control horario por parte de sus usuarios y la disciplina y control es una de las obligaciones de este contrato para el adjudicatario.

4. Estarán también incluidos en el ámbito de aplicación del Servicio de Estacionamiento Regulado en Superficie, aquellos espacios o áreas aislados o



diseminados existentes en la actualidad (ADU), que el Ayuntamiento de Valladolid decida destinar para la implantación de estrategias de movilidad sostenible en aras a racionalizar la utilización del vehículo privado, relacionadas con el control del estacionamiento, como los aparcamientos disuasorios urbanos, el fomento del vehículo compartido, intercambiadores de transporte, etc., siempre condicionado a que la actividad desarrollada sea de competencia municipal.

Artículo 6.- TIPOLOGÍAS, NÚMERO DE PLAZAS REGULADAS Y MODIFICACIÓN.

1. Inicialmente se distinguirán las siguientes tipologías de regulación en función del tiempo límite de estacionamiento:
 - a) La zona con tiempo máximo de estacionamiento de una hora, denominada ZERO (Zona de Estacionamiento de Rotación) o también “zona naranja” por el color de la señalización horizontal utilizada para la delimitación de la zona de estacionamiento y las partes coloreadas de los tiques de los parquímetros. Esta zona se caracteriza por su implantación en viario próximo a dependencias administrativas de gestión y actividad comercial ágil y frecuente, con escasez o ausencia total de estacionamiento en subsuelo próximo. Los residentes de la zona podrán estacionar en este espacio, pero sometidos al pago y limitación de tiempo igual que el resto de usuarios.
 - b) La zona con tiempo máximo de estacionamiento de dos horas, tradicionalmente conocida como “zona azul”, especializada en cortas permanencias, de aplicación en los sectores urbanos funcionalmente terciarios, en los que la actividad comercial y de gestión tienen un peso significativo.
 - c) Los Aparcamientos Disuasorios Urbanos (ADU), sin límite de tiempo, en la que se dé respuesta a la demanda laboral, en espacios urbanos periféricos o, incluso, dentro del área regulada, pudiendo ser compatible con su utilización por parte de los residentes de la zona en la que se encuentre ubicado, dando lugar en este caso a espacios mixtos denominados localmente ADURES (ADU y RESidentes).
 - d) La Zona de Estacionamiento Exclusivo de Residentes (ZERES), caracterizada por ser de utilización exclusiva para los residentes de la zona en la que se encuentre. No es susceptible de utilización por otro tipo de usuario aún con la obtención de tique.
2. El Ayuntamiento se reserva el derecho de modificar el número de plazas de estacionamiento reguladas, mediante aumento, disminución o supresión de las



inicialmente existentes, así como modificar las condiciones iniciales del servicio, pudiendo acordar la variación en la calidad, cantidad, tiempo o lugar de las prestaciones, siempre que se preserve el equilibrio económico de la concesión.

En virtud de las facultades que la Ordenanza Reguladora de los Aparcamientos Limitados le confiere a la Alcaldía (previo dictamen favorable de la Comisión Informativa competente por razón de la materia) en su artículo 2, este Órgano podrá determinar las zonas de regulación o la ampliación de las existentes, modificar el tiempo límite de estacionamiento e incluso los días, horario y espacios de aplicación de la Ordenanza. Según esto y a fin de que el adjudicatario lo tenga en cuenta a la hora de formalizar su oferta, existirán -entre otras- las siguientes posibilidades:

- a) A instancia de solicitudes realizadas por los diferentes colectivos ciudadanos y/o de oficio tras los oportunos estudios de demanda de aparcamiento, se podrán dedicar -dentro del ámbito de la zona azul- determinadas vías o parte de ellas para estacionamiento exclusivo de **Alta Rotación (ZERO)** limitando el tiempo máximo a 1:00 horas u otra duración diferente determinada en función de los resultados obtenidos del estudio o de los acuerdos pactados con las partes interesadas, en el cual los residentes que estacionen deberán obtener el resguardo como si no dispusieran de distintivo especial aunque el espacio se encuentre dentro de su zona.
 - b) Con las mismas premisas del párrafo anterior y tras los oportunos estudios de necesidad y oportunidad, podrá también restringirse determinados espacios al estacionamiento exclusivo de residentes (**ZERES**).
 - c) De igual forma y siguiendo los mismos procedimientos, podrán establecerse espacios destinados a la implantación de estrategias de movilidad sostenible en aras de racionalizar la utilización del vehículo privado, relacionadas con el control del estacionamiento, como los aparcamientos disuasorios urbanos (**ADU**), el fomento del vehículo compartido, intercambiadores de transporte, etc., siempre condicionado a que la actividad desarrollada sea de competencia municipal
 - d) Los espacios anteriores deberán estar perfectamente delimitados y señalizados tanto vertical como horizontalmente a fin de que puedan cumplir con el objetivo para el que se hayan implantado.
3. Al igual que con el número y tipología de las plazas y espacios destinados al estacionamiento, cualquier modificación devenida por modificación de normativa municipal o de rango superior y que afecte a alguna de las variables o actores intervinientes en la gestión del estacionamiento regulado y, con



ello, a la gestión del contrato, deberá ser asumida por el adjudicatario sin que ello suponga o genere modificación de éste. A modo de ejemplo se plantea la posibilidad de bonificación o exención de la tasa a determinados usuarios, actividades o vehículos que el adjudicatario deberá contemplar en el sistema de gestión dotándoles del correspondiente distintivo o elemento diferenciador a los efectos de llevar a cabo el correspondiente seguimiento y control.

4. A efectos de lo establecido en el presente Pliego de Condiciones, el número total de plazas de aparcamiento objeto de regulación es de **6.863** de la tipología denominada “zona azul convencional”, y de **1.517** plazas de tipología ZERES, ADU y mixtas (ADU en zona de residentes), lo que hace un total de **8.380** plazas reguladas.
5. El sistema de control y seguimiento del número de plazas y su tipología, que conforman el ámbito de aplicación de la ORA, será mediante la teoría del *inventario permanente*.

El sistema centralizado de gestión del estacionamiento registrará las variaciones de altas y bajas en el momento que se produzcan con la causa que ha motivado la variación, carácter temporal o permanente y emitirá el primer día de cada mes el documento actualizado correspondiente al mes que acaba de finalizar. El número de plazas obtenido y sus ratios de funcionamiento se incorporarán a la información de seguimiento.

En la primera quincena de cada mes de enero se entregará al Ayuntamiento un documento con la evolución y características principales del año recién finalizado y comparación con los precedentes, en su caso.

Con los datos de evolución mensual y el resumen anual, podrán tomarse las decisiones de ampliación o reducción del número de plazas con el fin de optimizar la eficiencia del sistema integral del estacionamiento.

6. EL número de plazas de aparcamiento incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA podrá verse modificado temporal o permanentemente durante el periodo de vigencia del contrato:
 - a) **Reducción temporal:** El número de plazas de aparcamiento incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA podrá verse modificado de forma temporal por autorizaciones concedidas por el Ayuntamiento, tales como: reservas temporales para descarga de combustible, reservas temporales para obras en la vía pública, mudanzas, instalación de andamios y contenedores, etc. y durante la celebración de manifestaciones, concentraciones deportivas o



religiosas, limpieza de las vías, obras de pavimentación u otras actividades de interés público.

Esta reducción temporal por los motivos expuestos no supondrá, en ningún caso, que el adjudicatario pueda reducir los medios técnicos o humanos, incluidos en el contrato ni reclamar al Ayuntamiento ningún tipo de compensación.

- b) **Reducción permanente:** El número de plazas de aparcamiento incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA podrá verse modificado de forma permanente por la decisión municipal de supresión de zonas de aparcamiento para destinarla a otros usos, o por peatonalización de calles, o por cualquier otra causa de interés general. En estos supuestos se tendrán en cuenta los siguientes casos:
- i. Cuando el número de plazas suprimidas esté comprendido entre el 0 y el 5% del total de plazas incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA al inicio del contrato, el Ayuntamiento podrá optar por compensar o no las plazas suprimidas mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la ORA a otras calles de la ciudad. En todo caso, la empresa adjudicataria mantendrá los medios técnicos y humanos incluidos en el contrato, modificando la ubicación de los parquímetros que se encuentren en las calles afectadas por la reducción de plazas de aparcamiento. El Ayuntamiento abonará a la empresa adjudicataria la retribución del servicio establecida para el total de las plazas reguladas.
 - ii. Cuando el número de plazas suprimidas esté comprendido entre el 5 y el 15% del total de plazas incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA. al inicio del contrato el Ayuntamiento podrá optar por:
 - . Compensar el total de las plazas de aparcamiento suprimidas mediante la modificación del ámbito de aplicación de la ORA por ampliación a otras calles de la ciudad y abonar a la empresa adjudicataria la retribución por la prestación del servicio establecida para el total de las plazas reguladas.
 - . No compensar o compensar parcialmente las plazas suprimidas. En este caso, el Ayuntamiento procederá a reducir el importe de la retribución por la prestación del servicio vigente en ese momento y que vendrá determinado por la aplicación del coste unitario de la plaza según su tipología (fijado en 1,53 euros/plaza/día para la zona azul convencional y para 1,05 euros las de



aparcamientos disuasorios y mixtas, en el estudio económico financiero del Proyecto y aportado con el tipo de licitación) actualizado al momento de la reducción, por el número de plazas suprimidas y no compensadas.

La empresa adjudicataria podrá reducir el número de parquímetros instalados para dar servicio exclusivamente a las plazas no compensadas y el número de controladores asignados exclusivamente a los recorridos definidos para las plazas suprimidas y no compensadas todo ello tras la comunicación a la Dirección Facultativa Municipal y la correspondiente aprobación por el Ayuntamiento.

- iii. Cuando el número de plazas suprimidas sea superior al 15% del total de plazas incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA al inicio del contrato, el Ayuntamiento procederá a compensar el número de plazas que sobrepasen este porcentaje, mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la ORA a otras calles de la ciudad y, en todo caso, seguirá abonando al contratista, como mínimo, el importe de la retribución del servicio establecido para el 85% de las plazas.

- c) **Incremento del número de plazas de aparcamiento:** El Ayuntamiento se reserva el derecho de aumentar hasta un 30 % las plazas de aparcamiento incluidas inicialmente en el contrato, mediante la ampliación del ámbito de la ORA a otras calles de la ciudad. La empresa adjudicataria deberá incrementar el número de parquímetros instalados en la proporción de uno por cada 30 nuevas plazas de aparcamiento en zona azul convencional o zona ZERO (en el caso de ADU, ZERES o zonas mixtas el ratio será de 1 parquímetro por cada 75 plazas) y aumentar el número de controladores de servicio en cada momento en la proporción de uno por cada 130 nuevas plazas de aparcamiento o fracción superior a 50/130 en zona azul convencional o zona ZERO (en el caso de ADU, ZERES o zonas mixtas el ratio será de 1 controlador por cada 190 plazas o fracción superior a 50/190), dotados de los mismos medios que se incluyeron inicialmente en el contrato. Así mismo, deberá realizar la señalización vertical y horizontal necesaria para informar a los conductores de las nuevas calles incluidas en el ámbito de la ORA

Los ratios especificados deben considerarse como indicativos, pudiendo ser superiores en cuanto a dotación si, según el criterio de la Dirección Facultativa municipal, en el momento del replanteo de las instalaciones y definición de los itinerarios de control, por razones de eficiencia y calidad en la prestación del servicio y con motivo de la infraestructura del viario disponible y sus características, se justificase el incremento de unidades de estos recursos.



Únicamente en el caso de modificación del contrato por incremento en el número de plazas reguladas podrá plantearse la variación inicial de los ratios de controladores y parquímetros por plaza. Ante la evolución de las tecnologías de lectura, detección y control, podrá plantearse su introducción para su aplicación en áreas de ampliación del ámbito de la ORA; en este caso, se analizará previamente por parte de la Dirección Facultativa Municipal la nueva organización del servicio y sus costes de implantación en el ámbito de aplicación, que, en su caso la propondrá para dictamen de la Comisión Informativa competente por razón de la materia y en el caso de resultar éste favorable, al órgano de aprobación.

A los efectos de preservar las garantías sociales y la estabilidad laboral de los trabajadores, no podrá reducirse el número de éstos salvo que se reduzcan el número de plazas de estacionamiento incluidas en el ámbito de regulación con respecto a las que se consideran en el presente pliego de prescripciones técnicas como total de plazas reguladas de 8.380.

7. A los efectos del cálculo de la modificación del precio del contrato correspondiente a la ampliación del número de plazas de estacionamiento durante su ejecución, el licitador deberá aportar en su oferta los precios unitarios descompuestos de cada concepto de coste. El importe a satisfacer al adjudicatario se verá incrementado a partir de la entrada en vigor de la modificación en el importe obtenido de aplicar dichos precios actualizados a los recursos asignados a la ampliación, a propuesta de la Dirección Facultativa Municipal y una vez aprobado por el Ayuntamiento.
 - a) La amortización de las inversiones se llevará a cabo en su totalidad durante el período que reste hasta la finalización del contrato.
 - b) El índice de actualización de los precios será el mismo que el que se haya utilizado para el contrato global.

Artículo 7.- HORARIO DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

1. El servicio se prestará, como norma general, durante los días laborables, de lunes a sábado; el horario de regulación será, de lunes a viernes, de 9:00 a 14:00 horas y de 16:30 a 20:00 horas y los sábados de 9:00 a 14:00 horas. No obstante, el Ayuntamiento podrá modificar, ampliar o reducir dichos periodos así como los días, horas y espacios urbanos de aplicación.

Se excluye expresamente de regulación el Sábado Santo y todos aquellos sábados precedidos por viernes festivos.



2. Como caso particular y a fin de que el licitador lo tenga en cuenta a la hora de formular su oferta se cita el ADU “Feria de Muestras” que, cuando haya cualquier tipo de evento o actividad organizado por la Institución Ferial de Castilla y León, podrá ser objeto de regulación a criterio del Ayuntamiento en los días, horarios y con las tarifas y condiciones que éste determine sin que suponga ningún coste para el Ayuntamiento de Valladolid dado que es uno de los objetos del contrato. A los efectos de valoración para incluir en la oferta se indica a modo orientativo que las ferias que se vienen regulando son 6-7 al año una duración de 3-4 días (de jueves-viernes a domingo) en horario de 9 a 21 horas a excepción de la Feria de la semana de las fiestas de la Virgen de San Lorenzo, que tiene una duración de 7-8 días.

Artículo 8.- APORTACIONES DEL AYUNTAMIENTO.

El Ayuntamiento de Valladolid otorga al concesionario la gestión del Servicio Público de Regulación del Estacionamiento de vehículos en la vía pública, del que es titular la Administración Municipal, en régimen de concesión, conservando ésta las facultades de dirección, inspección y control, y facilitando al concesionario los emplazamientos de la vía pública que precisan la instalación del servicio.

De las fichas consultadas en la Sección de Inventario del Ayuntamiento de Valladolid, se desprende que la titularidad del viario sometido a regulación del estacionamiento, le corresponde al Ayuntamiento de Valladolid.

Artículo 9.- APORTACIONES DEL CONCESIONARIO.

El concesionario aportará a su cargo íntegramente la organización y gestión del servicio y su financiación, así como los siguientes elementos:

1. SEÑALIZACIÓN.

El concesionario se responsabilizará de toda la señalización, vertical y horizontal que se requiera para indicar e informar a los usuarios que se encuentran en un área urbana de estacionamiento regulado.

- a) **Señalización vertical.** El adjudicatario estará obligado al suministro y colocación de las señales verticales, que serán de nueva instalación, y al mantenimiento y conservación de la señalización vertical durante el tiempo de duración del contrato.

La cantidad, tipo y ubicación de las diferentes señales verticales será la adecuada para conseguir los objetivos de informar a los conductores, de forma que no exista duda sobre el inicio y final de las calles incluidas en el ámbito de regulación de la ORA y/o sobre



las diferentes zonas, en relación con el horario y tarifas que se puedan establecer en el ámbito de la ORA.

Las señales indicativas estarán fabricadas en chapa de aluminio con las dimensiones adecuadas y colocados sobre postes de aluminio a una altura mínima de 2,20 m. sobre el nivel de la acera.

El licitador deberá incluir en el Proyecto Técnico que presente, un plano con las ubicaciones de las señales de indicación y detallando las dimensiones y características técnicas de las señales verticales que propone instalar. En todo caso, la ubicación definitiva será determinada por el Ayuntamiento.

El adjudicatario estará obligado durante el período de vigencia del contrato a efectuar todas las modificaciones en la señalización vertical, incluyendo un mayor número de unidades, que le será ordenado por el Ayuntamiento para mejorar la información a los conductores sobre la extensión y funcionamiento de la ORA.

En la memoria anual del servicio se especificarán las fechas de ejecución de las labores de mantenimiento mediante los documentos acreditativos pertinentes que serán conformados por la Dirección Municipal del Contrato.

- b) **Señalización horizontal.** El adjudicatario estará obligado a realizar, en el momento de iniciar la prestación del servicio, la señalización horizontal mediante marcas viales que delimiten en cada calle los lugares donde el estacionamiento está sometido a la regulación de la ORA, con las dimensiones y colores que le ordene la Dirección Facultativa Municipal.

El adjudicatario estará obligado a realizar todas las operaciones de borrado y/o nueva señalización horizontal que le indique la Dirección Facultativa Municipal relacionadas con los aparcamientos, sometidos a regulación de la ORA.

Durante el período de duración del contrato, el adjudicatario estará obligado a conservar toda la señalización horizontal relacionada con los aparcamientos de la ORA para que en todo momento ofrezca un estado limpio, cuidado y visible para los conductores. A tal fin deberá realizar los trabajos de repintado cuando le sea ordenado por la Dirección Facultativa Municipal, y en todo caso, una vez al año cuando se aplique pintura convencional.

Los colores designados por el Ayuntamiento de Valladolid en la actualidad para la señalización horizontal de las zonas de



estacionamiento regulado en superficie, según la tipología de las plazas, son los siguientes:

AZUL: plazas de zona azul convencional. Tiempo máximo de estacionamiento: 2 horas.

VERDE: plazas de estacionamiento exclusivo de residentes (ZERES).

BLANCO: además del área no regulada, plazas de estacionamiento correspondientes a Aparcamientos Disuasorios Urbanos ubicados en recintos delimitados exteriormente y susceptibles de señalización clara, suficiente y precisa mediante señalización vertical.

VERDE/BLANCO: la señalización horizontal con trazos alternos en color verde y blanco identifica las plazas de Aparcamiento Disuasorio Urbano ubicadas, generalmente en viario, en convivencia con el resto de tipologías. Además de disponer de la señalización vertical correspondiente, se aplica la horizontal con el objetivo de aclarar su funcionalidad y facilitar, tanto la lectura e identificación por parte del usuario, como la disciplina y control por parte del personal de inspección y control y de la Policía Municipal.

NARANJA: plazas de estacionamiento exclusivo de rotación (ZERO).

Estos colores y forma de señalización son susceptibles de modificación por otros, ya sea por imperativo o recomendación de la normativa en la materia, existente o de nueva aparición, o por decisión del Ayuntamiento de Valladolid para facilitar la interpretación por parte de los usuarios. El Concesionario deberá asumir las tareas de conservación, mantenimiento y nueva aplicación de la señalización con las características aprobadas en cada momento.

2. MEDIOS HUMANOS AFECTOS AL SERVICIO.

De acuerdo con lo previsto en el art. 44 del Estatuto de los Trabajadores, así como en los artículos 25 a 28 del vigente Convenio Colectivo general de ámbito estatal para el Sector de Regulación del Estacionamiento limitado de vehículos en la vía pública, mediante control horario y cumplimiento de las ordenanzas de



aparcamientos, es obligatoria la subrogación del personal descrito en el Anexo II del presente Pliego “Relación de personal objeto de subrogación, adscrito al Contrato de gestión del servicio público de estacionamiento de vehículos en la vía pública de la ciudad de Valladolid”.

El contratista está obligado al cumplimiento de la normativa vigente en materia laboral, de la seguridad social, de integración de minusválidos y de prevención de riesgos laborales, tanto empresariales como viales, conforme a lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, sobre Prevención de Riesgos Laborales y en el Reglamento de los Servicios de Prevención, aprobado por Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, así como de las que se promulguen durante la ejecución del contrato.

A modo de cláusula social y a los efectos de defensa y protección de la estabilidad social y laboral de los trabajadores, el adjudicatario asume la obligación de reconocer los derechos económicos y sociales de los trabajadores objeto de subrogación sin reducir las percepciones durante la duración del contrato y aplicándoles las cláusulas de revisión y mejora que la normativa correspondiente pudiera atribuirles.

No existirá vinculación jurídica ni laboral alguna entre el personal que se destine a la ejecución del contrato y el Ayuntamiento de Valladolid, por cuanto aquél queda expresamente sometido al poder direccional y de organización de la empresa adjudicataria en todo ámbito y orden legalmente establecido y siendo, por tanto, ésta la única responsable y obligada al cumplimiento de cuantas disposiciones legales resulten aplicables al caso, en especial en materia de contratación, Seguridad Social, prevención de riesgos laborales y tributaria y ello con independencia de las facultades de Control e Inspección que legal y/o contractualmente correspondan al Ayuntamiento.

A la extinción del contrato, no se producirá en ningún caso la consolidación de las personas que hayan realizado los trabajos objeto del mismo como personal del Ayuntamiento de Valladolid.

- a) El concesionario aportará el personal necesario para el correcto desarrollo del servicio, con la cualificación y habilitación suficiente para la prestación del servicio, ateniéndose en cada momento a las exigencias del mismo de acuerdo con el principio de búsqueda de la máxima eficiencia y calidad, que dependerá íntegramente de la empresa y que deberá cumplir los objetivos siguientes:
 - i. Efectuar el control de todos los vehículos que estacionan en la zona que tiene asignada, comprobando que cumplen la obligación de exhibir el resguardo habilitador, sin rebasar el tiempo máximo autorizado y, en el caso de los residentes, la tarjeta que les identifica como tales.



- ii. Efectuar el control de los parquímetros situados en su zona, referente a su buen estado y funcionamiento, debiendo advertir cualquier anomalía de forma inmediata al servicio de mantenimiento.
 - iii. Atender correctamente las solicitudes de información de los usuarios.
 - iv. De acuerdo con la normativa en materia de circulación y tráfico de aplicación, formular las correspondientes denuncias de las infracciones generales de estacionamiento, del incumplimiento del tiempo de estacionamiento que se fije en las zonas de carga y descarga, así como de las referidas a las normas específicas que regulen dichas zonas.
 - v. Observar y comunicar de inmediato al Ayuntamiento, toda anomalía o incidente que se produzca en la zona regulada, ya sea en relación con el tráfico o con cualquier otro supuesto que requiera la intervención policial.
- b) Para un correcto y óptimo desarrollo del Servicio de Regulación del Estacionamiento de vehículos en la vía pública, el concesionario deberá cumplir las siguientes condiciones:
- i. Deberá disponer del número de controladores necesarios para la adecuada prestación del servicio, teniendo en cuenta que el número máximo de plazas de aparcamiento que será objeto de control por cada controlador es de 130 en zona azul convencional o zona ZERO y de 190 en ADU, zona ZERES o mixtas.
- Para ello deberá incluir en su oferta el número de controladores que contemple los diferentes turnos, vacaciones, absentismos, etc., de forma que se garantice el control de las plazas de acuerdo con los ratios señaladas anteriormente y de acuerdo con el principio reiterado de búsqueda de la máxima eficiencia y calidad, considerándose a estos efectos un buen indicador de calidad del servicio una duración máxima del recorrido de 30 minutos.
- Así mismo deberá presentar un plano donde se especifique los itinerarios a realizar por los controladores, aunque los recorridos definitivos serán establecidos por el Ayuntamiento.
- ii. En el Proyecto Técnico a presentar por el licitador se deberá especificar el personal de dirección, de mantenimiento y



conservación de los aparatos de instalaciones, de recogida de efectivo y de administración del servicio.

- iii. El personal que utilice el contratista para la prestación del servicio y que tenga relación con el público, estará debidamente uniformado, (sin que pueda confundirse ni por el color ni por el modelo de los uniformes con los de la Policía Municipal o con el de otros Agentes de la Autoridad), estará obligado a cuidar el aseo, decoro y uniformidad en el vestido, así como a tratar con cortesía y respeto al público. De las faltas que puedan observarse en este sentido se hará responsable el concesionario, sin perjuicio de las responsabilidades personales que pudieran imputarse a cada individuo por su actitud.
- iv. El personal encargado de la regulación y control y de los trabajos de conservación y mantenimiento, deberán ir provistos del equipamiento necesario para comunicar ante cualquier incidencia, con su inmediato superior o con la central del servicio a los efectos de su consideración y, en su caso, el traslado al Ayuntamiento o a la Policía Municipal.
- v. Como se ha indicado en epígrafes precedentes, el personal afecto al Servicio estará obligado a formular denuncia, en los términos recogidos en el artículo 75.3 de la Ley de Seguridad Vial y en los artículos 5 y 7 del Reglamento de Procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial (aprobado por R.D. 320/1994, de 25 de febrero), respecto de cuantas infracciones observen en el ejercicio de sus funciones y en las zonas reguladas, respecto a la citada Ley de Seguridad Vial y a la Ordenanza Reguladora de Aparcamientos Limitados. Igualmente estará obligado a comunicar a los Agentes de la Policía Municipal del Ayuntamiento de Valladolid cualquier transgresión a las normas de estacionamiento establecidas en la zona del ámbito de la ORA.
- vi. Realizarán, así mismo, un parte diario referente a dos contenidos: por una parte las denuncias formuladas y los avisos de denuncia expedidos y por otra las anomalías o incidentes ocurridos durante el día. Respecto al primer contenido, debe ser remitido a la unidad encargada de la tramitación de los expedientes sancionadores en materia de tráfico, en el plazo y mediante el procedimiento que dicha unidad utilice e indique en cada momento, todo ello por cuenta y a cargo del adjudicatario.
- vii. Deber de confidencialidad. El contratista deberá respetar el carácter confidencial de aquella información a la que tenga



acceso con ocasión de la ejecución del contrato a la que se le hubiese dado el referido carácter en los pliegos o en el contrato, o que por su propia naturaleza deba ser tratada como tal.

- viii. Protección de datos de carácter personal. La empresa adjudicataria y su personal están obligados a guardar secreto profesional respecto a los datos de carácter personal de los que haya podido tener conocimiento por razón de la prestación del contrato, obligación que subsistirá aún después de la finalización del mismo, de conformidad con el artículo 10 de la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal, de 13 de diciembre de 1999.
- ix. El adjudicatario deberá formar e informar a su personal de las obligaciones que en materia de protección de datos estén obligados a cumplir en el desarrollo de sus tareas para la prestación del contrato, respondiendo la empresa adjudicataria personalmente de las infracciones legales en que por incumplimiento de sus empleados se pudiera incurrir.

3. MEDIOS MATERIALES AFECTOS AL SERVICIO.

Los medios materiales que los licitadores consideran necesarios para la gestión del servicio será objeto de descripción pormenorizada en el Proyecto Técnico que acompañará a la oferta, determinando con precisión aquellos materiales que serán objeto de reversión al final del contrato.

El concesionario deberá disponer para la prestación del servicio, como mínimo, de los siguientes medios materiales:

- a) Parquímetros.
 - i. El número de parquímetros que deberán instalarse será, como mínimo, de uno por cada 30 plazas de aparcamiento en zona azul convencional o zona ZERO; en cualquier caso y teniendo en cuenta que las actuaciones urbanizadoras en el ámbito de regulación de la ORA han generado un esponjamiento muy significativo y con ello una mayor dispersión de las plazas de estacionamiento, se considera un buen indicador de calidad del servicio una distancia máxima a recorrer por el usuario desde el lugar donde ha estacionado el vehículo hasta el parquímetro de 50 metros. En el caso de ADU, ZERES o zonas mixtas el ratio será de 1 parquímetro por cada 75 plazas. En el Proyecto Técnico a presentar por el licitador se especificarán las ubicaciones de los diferentes parquímetros, aunque el emplazamiento definitivo



será determinado por la Dirección Facultativa Municipal del servicio de la ORA previo levantamiento de las correspondientes actas de replanteo.

- ii. El licitador expresará en su oferta las condiciones de instalación de cada aparato, partiendo de la base de que todos los parquímetros deberán contar con autonomía energética independiente, mediante el correspondiente dispositivo de captación solar, teniendo en cuenta, en todo caso, que son de cuenta del adjudicatario todas las obras necesarias para la puesta en funcionamiento de los parquímetros. Serán de cuenta del adjudicatario la ejecución de la obra civil necesaria para la instalación de los parquímetros debiendo reponer el pavimento a las condiciones iniciales de acuerdo con la normativa municipal en esta materia.

b) Sistemas de comunicaciones:

El sistema de comunicaciones en el que se apoyará la prestación del servicio, dispondrá de los siguientes niveles con las dotaciones materiales y tecnológicas necesarias para su adecuado y eficiente desarrollo:

- i. Comunicaciones interpersonales del personal adscrito al servicio y la Dirección Facultativa Municipal y con el resto de usuarios, Instituciones e interesados por diferentes causas.
- ii. Comunicaciones con los terminales del personal de inspección y control en el desarrollo habitual de sus funciones.
- iii. Comunicaciones con el sistema de parquímetros y la aplicación centralizada de gestión y control del estacionamiento en toda el área regulada.
- iv. Comunicaciones entre el sistema de información y gestión centralizado de estacionamiento y el servidor web del Ayuntamiento de Valladolid a los efectos de gestión global de la información en materia de movilidad.

c) Vehículos.

Se dispondrá de al menos tres vehículos tipo furgoneta para realizar los trabajos de inspección, mantenimiento y recogida de efectivo.

d) Locales.



El adjudicatario deberá disponer en la ciudad de Valladolid de locales adecuados en número y características, con capacidad para almacenar, para taller de reparación de parquímetros, estancias y servicios diversos para el personal, oficinas y lugar adecuado para la atención al público. Se indicará en la oferta la previsión, ubicación y características de los locales.

Deberá indicarse en la oferta el procedimiento propuesto para las tareas de recogida de efectivo y gestión de moneda, de forma que se adapten al procedimiento de liquidación indicado en el presente Pliego. Puesto que el otorgamiento de tiempo de estacionamiento está en función del importe satisfecho y leído por el sistema de gestión, ya se realice el pago en efectivo en el propio parquímetro o mediante cualquier sistema de pago aceptado, las diferencias en el arqueo entre los importes leídos y los reales serán siempre a cargo del adjudicatario sin posibilidad de reclamar nada al Ayuntamiento, debiendo implementar las medidas necesarias para eliminar este tipo de incidencias. También son por cuenta del concesionario todos los costes generados por la realización de las recogidas de efectivo y su posterior ingreso en las cuentas municipales, sea cual sea el procedimiento utilizado para ello

- e) Sistema informático y gestión de residentes.
- i. El adjudicatario debe disponer en las oficinas del adecuado equipo informático, que posibilite el tratamiento de todos los datos relacionados con la prestación del servicio y que permita la comunicación y transferencia a las dependencias municipales.
 - ii. Los controladores irán provistos de un terminal portátil para la impresión de avisos de denuncia, la recogida de datos relacionados con el servicio y para la formulación e impresión de denuncias voluntarias a los vehículos infractores, así como de una cámara fotográfica digital, o componente electrónico integrado en el propio terminal, que permita vincular cada una de las fotografías con la matrícula y situación del vehículo infractor.
 - iii. Los datos generados por los terminales de los controladores indicados en el epígrafe anterior, formarán un único fichero que será transferido por el medio más rápido y seguro al sistema de gestión de expedientes sancionadores en materia de tráfico para su proceso, almacenamiento y tratamiento posterior; por tanto debe asegurarse la total compatibilidad entre la información generada por el adjudicatario en el ejercicio de las funciones objeto del contrato con el sistema de información municipal y, en particular, con el sistema de gestión de expedientes sancionadores en materia de tráfico utilizado por la unidad administrativa municipal encargada de su tramitación.



- iv. Corresponde al Concesionario y estrictamente a su cargo, bajo dirección, inspección y control del Ayuntamiento a través del correspondiente Servicio, la tramitación para otorgar los distintivos para vehículos de residentes, colaborando con el Ayuntamiento, proporcionando la información necesaria que le sea requerida.
- v. A los efectos y en las condiciones de lo establecido en el párrafo anterior, el Concesionario dispondrá del hardware, comunicaciones y sistema de seguridad adecuado para la operación del software municipal de gestión de residentes. Gestionará (bajo lo establecido en la normativa de protección de datos de carácter personal) la expedición, distribución y entrega de los mencionados distintivos especiales, así como la campaña de renovación anual, en la que se incluye la materialización en los formatos establecidos por el Ayuntamiento, costes de distribución y entrega así como la publicidad previamente planificada y determinada por éste. La actualización de los ficheros de datos se realizará cada vez que sean modificados por el medio más rápido y seguro y, en todo caso, cada vez que lo solicite el Ayuntamiento.

4. SISTEMA DE GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA INFORMACIÓN.

- a) El Adjudicatario deberá disponer y poner a disposición del Ayuntamiento, el adecuado sistema de información y gestión que permita la explotación on-line de toda la información generada por el sistema centralizado de estacionamiento en superficie y cuya titularidad le corresponde íntegramente al Ayuntamiento; para ello deberá garantizarse la actualización de la información generada por los parquímetros en tiempo real, de forma que en todo momento pueda disponerse del valor de las variables de rotación, tiempo de ocupación, incidencias e ingresos por tarifas y otras que resulten de utilidad tanto para la gestión puntual como para la planificación a medio y largo plazo.
- b) El adjudicatario deberá aportar mensualmente los informes y datos estadísticos de las zonas reguladas, donde se contemplen los diferentes inventarios e índices de ocupación de las plazas, utilización de los parquímetros, tiempos de estancia, ingresos por tarifas y demás datos que solicite la Dirección Facultativa municipal del contrato. Dicha documentación se presentará en formato electrónico y compatible con los sistemas de información del Ayuntamiento, definidos e identificados previamente a la elaboración de la información, dentro de los 10 primeros días del mes siguiente.



- c) El adjudicatario deberá realizar periódicamente estudios de afluencia real a los sectores regulados y en el entorno de afectación, entendiéndose por tal el que se encuentra a menos de 250 metros del área regulada. La periodicidad de estos estudios será anual y el contenido será el fijado por la Dirección Facultativa municipal del contrato.

Deberá llevar a cabo también estudios sobre comportamiento de resientes, a los efectos de optimizar tanto el espacio a ellos destinado como al control de las condiciones para el otorgamiento del distintivo especial.

CAPÍTULO II.- CONDICIONES TÉCNICAS.

Artículo 10.- CARACTERÍSTICAS DE LOS PARQUÍMETROS.

1. Los parquímetros a instalar serán en su totalidad de nueva adquisición, de reconocida y contrastada calidad, de forma que reúnan las condiciones y características que con carácter orientativo se detallan a continuación, pudiendo los licitadores proponer aquellas mejoras que la tecnología actual ofrece y que respondan satisfactoriamente a las necesidades de este servicio.

Los parquímetros deberán cumplir, como mínimo, los siguientes requerimientos:

a) Condiciones básicas.

- i. El parquímetro deberá estar fabricado y certificado bajo las normas internacionales y en particular conforme a la norma medioambiental **ISO 14001:2004**, la norma de calidad **ISO 9001:2000** y la norma **EN 12414**, para las ranuras de inserción y el receptáculo de cambio de monedas para respetar la reglamentación relativa a las Personas de Movilidad Reducida. Se corresponderá con un modelo que se encuentre comercializado en el mercado en el momento de su instalación, debiendo cumplir las normativas europeas de certificación CE de aparatos electrónicos y electro-mecánicos, de tal forma que se garantice la existencia de los recambios necesarios para su perfecto funcionamiento durante el tiempo que se encuentre en servicio.
- ii. De acuerdo con las condiciones a que está sometido en su funcionamiento el expendedor deberá cumplir con las siguientes normas:



- 2004/108/EC en compatibilidad electromagnética.
 - 2006/95/EC en materiales destinados a la utilización en ciertas limitaciones de tensión (LVD).
 - 1995/5/EC en equipos hertz y equipos terminales de telecomunicación y de reconocimiento mutuo de su conformidad (R&TTE).
 - EN 60529 IP54 en especificación de grado de protección contra el polvo y el agua.
 - IEC60068-2-27 en resistencia a los choques.
 - IEC60068-2-32 en resistencia a las caídas libres.
 - IEC 60068-2-64 en resistencia a las vibraciones aleatorias de grande amplitud y guía.
 - IEC 60068-2-1 en resistencia al frío (-45° C).
 - IEC 60068-2-2 en resistencia al calor seco (+70° C).
 - IEC 60068-2-14 en resistencia a las variaciones de temperatura.
 - IEC 60068-2-30 en pruebas cíclicas de calor húmedo (tasa de humedad relativa hasta un 97%).
 - IEC 60069-2-78 de calor húmedo.
- iii. Permitirán una flexibilidad total en la programación de tarifas y horarios, siendo preferible la programación on-line a través del sistema centralizado.
- iv. Permitirán como mínimo la utilización de las siguientes monedas de euro: 0,05; 0,10; 0,20; 0,50; 1,00 y 2,00, y estarán preparados para adaptarse fácilmente a cualquier modificación de los tipos de monedas. Permitirán el uso de tarjetas de abono recargables, tarjetas chip de prepago y estarán preparados para la posible utilización de tarjetas de débito/crédito. Se contempla la posibilidad de introducir otros medios de pago alternativos.
- v. Tendrán previsto el descuento automático de los períodos gratuitos, y la posibilidad de anulación en caso de equivocación antes de la emisión del resguardo. Indicarán la hora de fin de estacionamiento autorizado a medida que se introduzcan las monedas, manteniendo en el visor la hora actual.
- vi. El parquímetro estará preparado para entregar un tique en el que aparezca, al menos, la matrícula del vehículo, la fecha, zona, sector, la hora de expedición del mismo, el importe pagado y la hora de fin de estacionamiento autorizado. También



deberá entregar un tique que acredite el suplemento de pago por exceso de tiempo contratado, determinado por la correspondiente Ordenanza Municipal, que permitirá la retirada del boletín de denuncia. El parquímetro deberá disponer de un buzón, con la capacidad suficiente, para recibir los tiques de suplemento del pago por exceso del tiempo contratado acompañados del boletín que acredite este hecho, o bien permitir a tal efecto la introducción del código correspondiente al boletín de denuncia.

- vii. El parquímetro deberá proporcionar al usuario un resguardo doble a fin de que pueda dejar uno en el interior del vehículo y conservar en su poder otro resguardo como comprobante del tiempo de estacionamiento que ha pagado. La impresión del resguardo será térmica y el tiempo de emisión no superará los tres segundos.
- viii. Los parquímetros deberán ser capaces de establecer comunicaciones inalámbricas entre sí, directamente y a través de un centro de control, a fin de intercambiar datos para el control del cumplimiento de las condiciones de uso.
- ix. Los elementos metálicos deberán ser inoxidable o protegidos contra la oxidación. Los parquímetros presentarán estanqueidad al polvo, a la lluvia y a los impactos, y protección al rayado, con tratamiento superficial que permita la limpieza de graffitis, pintadas y otras marcas similares.
- x. El coste derivado de la transmisión de datos en cualesquiera de sus formas y a lo largo de la vigencia del contrato, será por cuenta del adjudicatario.

b) Condiciones de operatividad. Medios de pago:

- i. Monedas: una sola entrada de moneda protegida por un obturador y un detector de metal permitiendo su apertura solo cuando se detecta la presencia de una moneda; deberá admitir la introducción de cualquier tipo de moneda de curso legal hasta un mínimo de 5 céntimos de euro. La apertura y cierre de la entrada de monedas será programable, permitiendo su bloqueo durante los periodos de inactividad.
- ii. Tarjetas chip de prepago recargables, tarjetas sin contacto.
- iii. Pago bancario.



- iv. Los licitadores podrán proponer otras posibilidades de medios de pago cuya aceptación será previamente aprobada por el Ayuntamiento (teléfono móvil, pago por web, tarjeta de postpago, etc).

c) Otras características:

- i. Limitación automática del tiempo autorizado con rechazo de monedas.
- ii. Rapidez en el suministro de información.
- iii. Permitir la introducción de matrícula a través de teclado alfanumérico completo, y teclas únicas para cada número y letra, que estarán dispuestas de manera intuitiva, ampliación del tiempo contratado, control de periodos gratuitos, establecimiento de distintos tipos de tarifas, etc.
- iv. La empresa tendrá que facilitar la interconexión e intercomunicación de sus sistemas con los sistemas municipales.

d) Condiciones de seguridad:

- i. El parquímetro se presentará como una caja fuerte en la vía pública. La puerta estará equipada con cerradura de seguridad y varios puntos de anclaje. Todos los elementos de funcionamiento, estarán localizados dentro de la caja. Los elementos transparentes serán de alta resistencia a la rotura por impacto, inastillables y sin posibilidad de producir elementos cortantes.
- ii. El dinero quedará dentro de una caja fuerte y transferirá a otro recipiente su contenido, bien por gravedad mediante la apertura de una trampa de acero accionada por una cabeza especial, o mediante el cambio de alcancía.
- iii. El sistema de introducción de monedas deberá ir provisto de un dispositivo que impida la introducción por la ranura de cualquier objeto no metálico que pueda impedir el normal funcionamiento del equipo. Para ello, el selector identificará la moneda y la aceptará o la devolverá.



- iv. El parquímetro dispondrá de sensor de puerta abierta con envío de información al centro de control del sistema centralizado.

e) Condiciones de estética:

- i. El proveedor deberá proponer un equipo que por su tamaño, diseño y color, se adapte en perfecta armonía con el entorno urbano en el cual va a ser instalado. Los aparatos podrán ser de diferentes colores según las zonas de ubicación

f) Condiciones de mantenimiento:

- i. La concepción completamente modular del parquímetro, que deberá permitir un mantenimiento fácil y rápido por sustitución del elemento que presente problemas de funcionamiento.
- ii. La única tarea de mantenimiento rutinaria será el reemplazo periódico de tiques. Cada aprovisionamiento o reposición de tiques contará de un mínimo de alrededor de 3.000 tiques, y una lámpara testigo indicará cuándo llega a la reserva de 300/500.
- iii. Dispondrá de testigos luminosos visibles de día desde al menos 5 metros para permitir al personal de mantenimiento identificar las máquinas con algún tipo de avería.
- iv. Todos los parquímetros estarán conectados entre sí y con el sistema centralizado, al objeto de controlar las averías, estado de los consumibles, etc. El sistema centralizado almacenará en tiempo real, entre otra información, todos los movimientos relativos a expedición de tiques, recarga de tarjetas, anulación de denuncias, averías, etc.
- v. Los parquímetros deberán permanecer en perfecto estado de limpieza.

g) Autonomía:

- i. Los parquímetros serán autónomos; estarán alimentados por baterías recargables mediante panel solar autónomo de alto rendimiento que permitan en unas condiciones climáticas normales una autonomía mínima de 7 días. Las baterías serán 100 % ecológicas. En el caso de condiciones muy desfavorables de ubicación del parquímetro, deberá garantizarse la autonomía



mínima sin recarga para un funcionamiento de emisión de 100 tiques/día con las condiciones de la rotación forzada una emisión por radio GSM-GPRS diaria automática para transmisión de datos de validación, captura de liquidaciones, históricos, ingresos por tarifas, recogidas de efectivo, cuatro alarmas/día, 20 operaciones on-line de anulación/diaria.

h) Protección:

- i. Tanto el reloj digital como todas las zonas de información del frontal de parquímetro (tablas de tarifas, instrucciones de funcionamiento), el display, deberán ir protegidas por una superficie de policarbonato o material equivalente que los aisle de las inclemencias atmosféricas y que los proteja de los actos de vandalismo.
- ii. La caja del parquímetro deberá disponer de un tratamiento que la haga susceptible de una alta resistencia a la intemperie, así como de unos sistemas de sujeción de pie y de apertura del frontal que impidan que pueda ser violentada.

i) Display visualizador:

- i. Los parquímetros irán provistos de display visualizador, iluminado automáticamente al oscurecer incluso en presencia de alumbrado.

j) Tarifas y horarios:

- i. Los parquímetros deberán estar preparados para que se puedan realizar fácilmente modificaciones de los mismos, mediante un accionamiento sencillo de la memoria del ordenador, tanto a pie de equipo como de forma on-line a través del sistema centralizado.
- ii. El equipo también deberá permitir el tratamiento de distintas modalidades de usuarios, según los lugares de ubicación, a los que les sean aplicables tratamientos diferentes en materia de tarifas y períodos de estacionamiento.

k) Recibo o tique:



- i. El parquímetro deberá proporcionar al usuario un tique como resguardo a conservar en su poder a título de comprobante del tiempo de estacionamiento que ha satisfecho.

La impresión del tique será térmica y el tiempo de emisión no superará los 3 segundos, ajustándose el texto en el impreso a lo que determine el Ayuntamiento. El parquímetro dispondrá de avisador acústico que advierta durante la emisión del tique.

l) Autoprotección y aviso de avería:

- i. El parquímetro deberá disponer de una serie de mecanismos de autoprotección y de aviso de avería que permitan una rápida localización. Entre otros mecanismos se considerarán los siguientes:
 - . Cierre automático de la ranura de admisión monedas ante la presencia de objetos extraños.
 - . Detector de averías que permita garantizar su reparación o puesta a punto, de modo que ningún parquímetro permanezca fuera de servicio durante más de doce horas consecutivas.
 - . Aviso óptico de reserva de papel cuando solo queden 300/500.

m) Capacidad del depósito de monedas:

- i. La alcancía será extraíble con un volumen utilizable mínimo de 3.5 litros (según EN12414) y por debajo de los 5 litros para la prevención de riesgos laborales en particular dorso lumbares, para los trabajadores.

n) Justificante (tique) de gestión:

- i. Al terminar la recogida de efectivo y retirar la llave de seguridad, el parquímetro emitirá un justificante (tique) de gestión estadística en el que deberá constar, al menos, la siguiente información, accesible también a través del sistema centralizado de los parquímetros:



- . Número de parquímetro.
- . Número de recogida de efectivo efectuada a origen.
- . Fecha y hora de recogida de efectivo.
- . Total recogida de efectivo a origen.
- . Total ingresos por tarifas en la recogida de efectivo inmediatamente anterior.
- . Importe de la recogida de efectivo realizada, tanto en metálico (diferenciando por tipo de monedas), como por tarjetas y resto de medios de pago.
- . Tiques emitidos, según tarifas y según demanda de tipo de estacionamiento y anulaciones de denuncias por pago.
- . Importe desglosado del correspondiente al pago por uso de tiempo de estacionamiento y a recargas.

o) Centralización, integración en plataforma SmartCity, sistemas de terceros, estadísticas e informes.

- i. Su arquitectura deberá estar diseñada para incorporarse dentro de una plataforma SmartCity permitiendo la integración con sistemas de terceros:
 - . Integración de datos en tiempo real (datos de compra, alarmas, etc.) mediante API en lenguaje estándar xml.
 - . Generación de informes personalizados y programables para ser enviados de manera periódica y automática a lista de contactos (ingresos por tarifas, incidencias, recargas, informes de tendencias, estadísticas, etc.)
 - . Acceso 24/7, con perfiles de usuario programables (administrador, financiero, auditoria, técnico, comercios, usuarios, etc.).
 - . Integrable con tarjetas ciudadanas, monederos electrónicos, tecnología Mifare/ Desfire. Lector NFC compatible con las tecnologías Contacless comunes (llaveros o tarjetas RFID de apertura de puerta, acceso a



cuentas en línea, distintivos residentes, comercios, médicos, carga y descarga).

- . Funcionalidad que permita a los comerciantes la generación de códigos de únicos usos, canjeables por tiempo de aparcamiento en los expendedores, para soluciones de fidelización de sus clientes.
- . Protocolo de integración abierto, API en formato estándar xml, que permita actuar en el proceso de venta permitiendo, por ejemplo, aplicar una tarifa específica o comunicar un mensaje de texto específico al usuario en función de la matrícula introducida. Dicho protocolo abierto deberá permitir la gestión de las funcionalidades de centralización por un tercero externo al proveedor de expendedores: rotación forzada, gestión de colectivos, o tarifas dinámicas que varían en base a parámetros de interés (contaminación, eventos municipales, promoción en periodos festivos, etc.)

Artículo 11.- INNOVACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO.

La evolución tecnológica experimentada en los últimos años, permite su incorporación al presente contrato en aquellos aspectos que promueven una mejora en la eficiencia y calidad en la prestación del servicio.

Por una parte, la sustitución de todos los parquímetros existentes en la actualidad, permitirá la instalación de los nuevos con las últimas prestaciones existentes en el mercado en materia de gestión, pago y comunicaciones, permitiendo la generación de un sistema centralizado de parquímetros y la correlación con los dispositivos individuales de los controladores, así como el acceso al sistema de información y gestión por parte del Ayuntamiento en lo que, sin duda, va a representar una nueva etapa en la planificación y gestión de la movilidad al permitir su integración en el sistema global para su posterior traslado al usuario con todo su valor añadido.

El licitador, por lo tanto, deberá detallar en su oferta la organización de su sistema de información y gestión completo, el hardware y software que pondrá a disposición del Ayuntamiento y especificar las tecnologías y funcionalidades que incorpora al servicio de regulación del estacionamiento en la vía pública de Valladolid.

El Ayuntamiento de Valladolid requiere para su incorporación al servicio de regulación del estacionamiento objeto de este contrato, entre otras que el licitador considere pertinente, adecuada y justificada su inclusión, las siguientes:



1. **La Tarjeta de Servicios Municipales del Ayuntamiento de Valladolid.**

En la actualidad hay multitud de servicios municipales para los que se utilizan diferentes soportes: carné de biblioteca, carné de instalaciones deportivas, tarjeta de transporte... una tarjeta municipal busca unificar estos soportes en uno único, de forma que:

- . Se optimizan los recursos al no tener que emitir diferentes soportes.
- . Se aumenta el sentimiento de pertenencia a la ciudad
- . Se agilizan las gestiones al utilizar tecnologías sin contacto
- . Se mejora la imagen de la administración de cara a los ciudadanos

Conviene tener en cuenta que, en general, estos servicios que se unifican en la Tarjeta de Servicios Municipales, son una imagen de la gestión de la Administración, están en contacto directo con los usuarios, y generan en ellos ese fuerte sentimiento de pertenencia mencionado.

En 2010, con la financiación del FEESL se llevó a cabo el proyecto de “Desarrollo e Implantación de la Tarjeta de Movilidad de Valladolid” que, una vez dado a conocer los servicios que iba a incluir, se puso de manifiesto su alcance más allá de la movilidad, por lo que asumió la denominación más amplia de Tarjeta de Servicios Municipales de Valladolid (TSM VALL).

El principal objetivo del proyecto es la implantación del servicio de tarjeta municipal, realizando una implantación progresiva de los elementos necesarios.

El proyecto inicial incluía la Consultoría inicial para las especificaciones de Estructura de Tarjeta, Estructura del Servidor, Aplicaciones del Servidor, Interconexión y definición de Servicios a incluir; la integración de la tarjeta de transporte de AUVASA dentro de la TSM VALL, Definición Red de Recargas y la Integración con sistema TSM VALL del Ayuntamiento; el Piloto de TSM VALL constituido por la Implantación en AUVASA, Implantación en Ayuntamiento, Interconexión con AUVASA.

En la actualidad, están concluidas las labores de consultoría inicial, implantación en AUVASA, incluida la interconexión con su oficina en Zorrilla a través de VPN para asegurar la confidencialidad de la información intercambiada, y desarrollo de aplicaciones de gestión en fase inicial a expensas del despliegue en instalaciones municipales.

En la actualidad se encuentran desplegadas aproximadamente 200.000 tarjetas de servicios municipales, tanto anónimas como personalizadas, basadas en tecnología de tarjeta sin contacto, de tipo Mifare 4Kbyte.

La estructura de la tarjeta TSM VALL permite albergar diferentes aplicaciones y servicios dentro de la misma. La única aplicación que actualmente opera



sobre la TSM VALL es la aplicación de transporte de AUVASA, que tiene definida una estructura propia y específica para el sistema de transportes de AUVASA, con diferentes perfiles y tarifas asociados a las mismas, que pueden ser modificados mediante el software de configuración tarifaria propio de AUVASA.

La distribución y recarga de la aplicación de AUVASA en la TSM VALL se realiza en diferentes puntos de la ciudad, mediante un sistema de terminales portátiles que se comunican vía modem GPRS/3G con los sistemas propios de gestión tarifaria instalados en AUVASA.

En el espacio libre en la TSM VALL (3KB aproximadamente) se irán integrando de forma paulatina el resto de aplicaciones ciudadanas:

- Servicios de pago para aplicaciones ciudadanas, monedero electrónico
- Servicios de transporte con posibilidad de pago mediante monedero ciudadano
- Servicios de parquímetros, con posibilidad de pago y recarga del monedero ciudadano
- Servicios culturales de servicios dependientes del Ayuntamiento de Valladolid
- Servicios de pago de tasas en establecimientos del Ayuntamiento con servicios de recargas del monedero ciudadano
- Servicios de identificación en bibliotecas
- Servicios de deportes con servicios de identificación, recargas y pagos del monedero ciudadano

El Ayuntamiento de Valladolid, por lo tanto, pretende continuar con la integración de servicios en la Tarjeta de Servicios Municipales, constituyéndola en un servicio integral en lo que se refiere a la expansión de servicios y de gestión de la tarjeta. Tiene, así mismo la voluntad de utilizar la Tarjeta de Servicios Municipales como mecanismo de pago, identificación acceso de los ciudadanos empadronados (ciudadanía) en su ciudad a todos los servicios públicos bien estos sean ofrecidos de forma directa o a través de concesiones.

Parece oportuno entonces que el servicio de gestión del estacionamiento en superficie (ORA) próximo a salir a concurso, sea el próximo que se integre en la Tarjeta de Servicios Municipales de Valladolid, no sólo como sistema de identificación y pago, sino, gracias a la infraestructura a instalar, constituida por la red de parquímetros, que formarán un sistema centralizado merced a la tecnología de comunicaciones que incorporan, se puede poner en servicio una red de recarga para el conjunto de aplicaciones ciudadanas de una gran potencia, disponibilidad y autonomía.



Las funcionalidades y características básicas que el Ayuntamiento considera que deberá aportar el licitador en su oferta y justificar su implementación en el servicio objeto del contrato, son las siguientes:

- a) Deberá aportar un control estricto de los datos de utilización, con trazabilidad, y obtener resultados económicos con una gestión eficiente de la tecnología y de los diversos perfiles de usuario que el Ayuntamiento puede implementar
- b) La tarjeta es sin contacto, Mifare con un chip inteligente RFID de 4 Kb de capacidad, en formato PVC resistente. Las nuevas tarjetas que se emitan (se recuerda que ya existen desplegadas 200.000 tarjetas) deben ser personalizadas en 4 colores con los datos del ciudadano y su fotografía además de un número de identificación de ciudadano visible en la tarjeta.
- c) Podrá haber diferentes diseños en función del perfil de usuario. Además las nuevas tarjetas que se impriman deberán incluir en su frontal un código de barras en formato EAN13 equivalente al identificador ciudadano.
- d) Cada ciudadano solo podrá tener una tarjeta activa en cada momento aunque el sistema informático deberá albergar la trazabilidad de uso de diferentes tarjetas a lo largo del tiempo.
- e) Debe confirmarse la instalación, configuración y puesta en marcha de un módulo central de software con diferentes módulos añadidos, debiendo ser en formato web para acceder desde diferentes puntos y permitir integración con múltiples proveedores de acceso de diferentes empresas via Webservices o ficheros de forma controlada.
- f) Ha de existir un control de usuarios y roles con determinados permisos y estos ser controlados por el ayuntamiento o empresa que este designe para tal fin.
- g) Los mapas eléctricos de la tarjeta deberán ser propiedad exclusiva del Ayuntamiento y sus claves considerarse seguras, se considera necesario, por lo tanto la incorporación de sistemas 3DES de encriptación.
- h) Los módulos mínimos de software con que deberá contar, son:
 - i. Módulo de clientes y tarjetas, que incluirá:



- . Ficha de solicitud de tarjetas con inclusión de fotografía por parte del usuario, todo ello conectado a padrón municipal y a sistema central de tarjeta ciudadana
 - . Sistema de aceptación y envío a sistema de personalización (externo) vía ficheros o webservices
 - . Sistema de envío y control de tarjetas bien a oficinas municipales o a los usuarios vía correo ordinario
 - . Sistema de entregas o activación de las tarjetas (vía internet o presencial) con estado de las tarjetas.
 - . Asignación de pin
- ii. Módulo de Cau. Atención al ciudadano donde puedan consultarse datos de actividad de las tarjetas y estado de las mismas. Se podrán modificar el estado de las mismas a rotas, extraviadas o robadas y bloquear o activar cualquier tarjeta
- iii. Módulo privado de acceso para usuarios. Donde el usuario podrá consultar sus operaciones y tramitar incidencias que recibirá el Módulo de CAU
- iv. Módulo privado de acceso para ámbitos. Ámbitos serán todas aquellas empresas o departamentos que dan servicios de pago o uso a los usuarios de tarjetas ciudadanas
- v. Módulo de bonificaciones: Al administrador del sistema se le permitirá adjudicar descuentos sobre tarifas de ámbitos de forma temporal o permanente, por usuario o por grupos de usuarios
- vi. Módulo de documentación anexa. En cada ficha de usuario se podrán anexar múltiples documentos en formatos estándar, doc, pdf o similar
- vii. Módulo de trazabilidad de logs con la actividad sobre el sistema
- viii. Módulo de ámbitos para referenciar un ámbito de actividad su desglose será con características de uso, pago identificación o



recarga y con divisiones de centro (multicentro) y dispositivos cada uno de ellos identificado por números de serie o similar.

- ix. Módulo y conjunto de webservices de recepción de recargas, en modalidad on-line
- x. Arquitectura de seguridad, que se deberá implantar a lo largo de todo el sistema, a varios niveles, desde los equipos que operan con las tarjetas, pasando por la transmisión de los datos al sistema central, y al procesamiento y tratamiento de los mismos.

La arquitectura de seguridad propuesta deberá garantizar: autenticación y autorización, integridad de que los datos enviados por los ámbitos y elementos que operan con las tarjetas no han sido alterados, confidencialidad/privacidad haciendo uso de algoritmos de cifrado como Triple DES (3DES), no repudio, control de acceso (claves de acceso a tarjeta), auditoria y registro de actividades, y calidad del servicio.

La arquitectura de seguridad propuesta deberá ser capaz de garantizar los puntos anteriores sin depender de factores externos al sistema como por ejemplo la disponibilidad, calidad de servicio, velocidad de transmisión o tiempos de latencia de la red de comunicaciones que se emplee.

- xi. Red de recargas en formato que permita movilidad y tenga capacidad física de lectura de tarjetas RFID con procedimientos de alta de dispositivo y adjudicación a centro y ámbito. Se incluirán en la oferta hasta 40 dispositivos de mano con comunicaciones GPRS/3G , bases de carga, fundas de transporte, baterías e impresoras (bien integradas dentro del dispositivo o bien portátiles con conexión bluetooth)
- xii. Red de consumo en formato que permita movilidad y tenga capacidad física de lectura de tarjetas RFID con procedimientos de alta de dispositivo y adjudicación a centro y ámbito. Se incluirán en la oferta (en caso de que sean distintos a los terminales de la red de recargas) hasta 40 dispositivos de mano con comunicaciones GPRS/3G, bases de carga, fundas de transporte, baterías e impresoras (bien integradas dentro del dispositivo o bien portátiles con conexión bluetooth)
- xiii. Módulo de ws o ficheros de recepción de usos o consumos.



- xiv. Módulo de liquidación. Que permitirá a encargados del ayuntamiento efectuar liquidaciones y certificaciones bien de recargas en un ámbito en un tramo de tiempo o bien de consumos a liquidar. Quedará constancia de que operaciones se liquidan en cada liquidación, pudiéndose exportar a formatos estándar todos estos datos liquidables. Cada ámbito tendrá acceso web a esta información referida a su ámbito de actividad.
 - xv. Módulo de fraude y de bolsa generada. Para calcular de forma unitaria o por grupos las tarjetas en las cuales existen más consumos que recargas con posibilidad de bloquear o dar de baja.
 - xvi. Módulo de devolución de saldo. Con posibilidad de recuperación de tarjetas, cálculos de saldo estimado para que el ayuntamiento pueda devolver saldo a tarjetas en función de necesidades
 - xvii. Módulo de padrón. Se podrán hacer comprobaciones sobre tarjetas activas de forma periódica para comprobar que estos ciudadanos poseedores de las mismas disponen de padrón activo en la ciudad
 - xviii. Módulo de listados, con posibilidad de variados informes y filtros, todos ellos con exportaciones a ficheros en xml, u hojas de cálculo
- i) La tecnología utilizada deberá permitir en un futuro la integración de tarjetas para usuarios en teléfonos con tecnología NFC.
- j) La tecnología web deberá ser compatible con servidores Tomcat y Apache y podrá ofrecerse servicios de hosting y mantenimiento incluido siempre que la exposición pública se efectúe por diversas vías en la web del Ayuntamiento de Valladolid o la que este designe. Será necesario incluir características del mantenimiento y del hosting ofrecidos así como su precio y condiciones. La base de datos donde se albergan la información será propiedad del Ayuntamiento de Valladolid y se deberá especificar licencia o código libre de la misma.
- k) Servicios a incluir como ámbitos de actividad de la tarjeta:
- i. Servicios de pago, monedero ciudadano



- ii. Servicios de transporte con posibilidad de pago mediante monedero ciudadano
 - iii. Servicios de parquímetros, con posibilidad de pago y recarga del monedero ciudadano
 - iv. Servicios culturales de servicios dependientes del Ayuntamiento de Valladolid
 - v. Servicios de pago de tasas en establecimientos del Ayuntamiento con servicios de recargas del monedero ciudadano
 - vi. Servicios de identificación en bibliotecas
 - vii. Servicios de deportes con servicios de identificación, recargas y pagos del monedero ciudadano
- l) Se valorará la no modificación de terminales actuales y software de cada uno de estos servicios.
- m) Se incluirá además en la oferta el número de soportes con los correspondientes diseños y perfiles que considere el licitador.
- n) Los licitadores podrán aportar también los servicios que consideren adecuados para la mejora de la eficiencia en la prestación global, así como la información y atención al usuario, seguimiento y control. Se otorga una importancia especial al tratamiento, información y gestión de las liquidaciones económicas.

En cada caso, deberán especificar los costes parciales de cada componente de coste de los servicios ofertados.

2. Sistema de información gráfico y por voz sobre la disponibilidad de plazas de estacionamiento y pago mediante teléfono móvil.

Valladolid, siendo sede de la Red Española de Ciudades Inteligentes y en aras de promover la implantación de innovación y nuevas tecnologías de gestión de la movilidad, ha probado distintos sistemas para la optimización del espacio viario regulado y promueve la implantación de nuevos servicios de información ciudadana y pago en las zonas reguladas mediante dispositivos móviles.



Tras las diferentes pruebas piloto realizadas con diferentes tecnologías, el Ayuntamiento de Valladolid tiene el objetivo de implantar un sistema con las siguientes características operativas:

a) Operativa de información

- i. El sistema permite al ciudadano visualizar en su smartphone el nivel de ocupación de las calles de la ciudad en tiempo real.
- ii. La información presentada se obtendrá de la correcta combinación de las siguientes fuentes:
 - . La información que introducen los usuarios de la aplicación del sistema al operar con él. (Operativa de estacionamiento)
 - . La información de operación de los diferentes controladores del servicio de regulación del estacionamiento de vehículos en la vía pública. (Operativa de control)
 - . La información de tiques expedidos por parquímetros centralizados.
 - . La información disponible con cualquier otro medio automático de control.
- iii. El ciudadano podrá utilizar la aplicación móvil colocada en la consola de su vehículo a modo de navegador, presentándole la información de los siguientes tipos:
 - . Información gráfica de nivel de ocupación: se dibujará en un mapa el nivel de ocupación de las calles, indicando el número de plazas libres mediante un número recuadrado y un código de colores. La aplicación tendrá varios niveles de zoom sobre el mapa, presentando información agrupada por zonas o a nivel de calle. Esta información del nivel de ocupación se computará de acuerdo a la información que proporcione, a los servicios centrales del sistema, la operativa de estacionamiento y la operativa de control. La información procedente de la operativa de inspección tendrá una frecuencia de ciclo, es decir, a medida que pase el tiempo la información se degradará, será menos fiable. Esta característica se representará en



el mapa con un apagado progresivo del color de ocupación de las calles.

- . Información sonora de plazas liberadas: cuando un usuario de esta tecnología realice una operación de abandono de plaza el sistema lanza un aviso al resto de usuarios que están cercanos a ese punto informándoles de que hay una plaza libre en la calle correspondiente.
- . Información gráfica de anuncios, avisos e información ciudadana: en el mapa podrán aparecer además iconos de anuncios comerciales, avisos e información. Al seleccionar estos iconos redirigirán al usuario a páginas web con la información ampliada

b) Operativa de estacionamiento

- i. El sistema permitirá al usuario pagar por el espacio viario regulado desde su aplicación móvil, para ello la aplicación gestionará:
 - . La aceptación de las condiciones de uso del servicio
 - . Las sesiones de los usuarios.
 - . Admitirá varios vehículos asociados a un usuario.
 - . Los tiempos de estacionamiento, se establecerán mediante el procedimiento start y stop, por tanto el usuario no tendrá que decir el tiempo previsto al sistema, ni ampliar tiempos y pagará por el tiempo exacto de estacionamiento.
 - . Informará del tiempo restante para finalizar la operación y del saldo disponible.
 - . Informará mediante alarmas y notificaciones push del fin de operación y de las posibles denuncias de la finalización del tiempo autorizado.
 - . Permitirá al usuario anular una denuncia cuando esta sea anulable.



- . Operará con una pasarela de pago segura.

c) Operativa de control

- i. El controlador, dotado de un terminal de operación conectado, realizará, para interactuar con el sistema, las siguientes acciones:
 - . Solicitará información al sistema del estado de un vehículo de un usuario de esta tecnología. El controlador mediante esta aplicación podrá chequear este estado, y registrar la posible denuncia, en su caso.
 - . Realizará sus operaciones de control habituales; al utilizar un soporte digital, este transmite al sistema la información para computar las plazas libres.
 - . Informará al sistema de la ocupación de una calle: el controlador introduce el número de plazas libres que observa en una determinada calle, o bien lo obtiene del sistema centralizado de parquímetros.
- ii. Además de los controladores, la información centralizada de los parquímetros conectados será integrada en el sistema así como información suministrada por sistemas automáticos de control.

d) Operativa administrativa, visualización y gestión de la ciudad.

- i. Explotación de los datos del servicio. El Ayuntamiento podrá explotar los datos desde un punto de vista administrativo (informes estadísticos, indicadores, etc.)
- ii. La aplicación mostrará un mapa con diferentes vistas seleccionables
 - . Operaciones del día, con aporte gráfico.
 - . Datos numéricos tíques por zonas, tipología y totales.
 - . Datos numéricos de ingresos por zonas y tipologías.



- . Datos numéricos de índice de rotación, índice de ocupación e índice de infracción.

- iii. Todos los datos anteriores se podrán filtrar por día completo, o por hora inicio y hora fin, por zona o por selección de tramos sobre el mapa.
- iv. Dispondrá de un campo para mandar notificaciones push a un conjunto de usuarios seleccionados geográficamente adscritos al sistema.

e) Operativa administrativa, gestión del Sistema

El sistema dispondrá de operativas de:

- i. Asistencia al usuario para poder atender a dudas y reclamaciones de los propios usuarios.
- ii. Administración del sistema: el personal de administración designado han de poder configurar y administrar el sistema, parámetros, gestión de usuarios y perfiles, inclusión de nuevas zonas, modificación de zonas, calles tramos, inclusión de anuncios, avisos e información ciudadana.
- iii. Entre las tareas de administración están la publicación de comunicaciones oficiales y la publicación de las nuevas versiones de las condiciones de uso.

3. **Equipamiento de tecnologías y sistemas de información, con soportes ubicados en la vía pública (paneles de información variable), para la difusión y comunicación de datos y contenidos relativos a variables del sistema general de movilidad con el objetivo de facilitar al usuario la toma de decisiones, elección de alternativas o la comunicación de eventos o incidencias en la vía pública.**

Deberán aportarse tecnologías existentes en el mercado, debidamente probadas e implantadas y perfectamente integrables en plataformas de gestión de la movilidad como la que se pretende con el presente proyecto.

En cada caso deberá describirse claramente la tecnología, plan de implantación, elementos constitutivos y, en su caso, adaptación e integración de los equipos implicados en su gestión.



a) Tipo de soporte: Panel Display LED de Vídeo para Uso en Exteriores.

i. Requisitos Particulares recomendados:

- . Tamaño del Área de Visualización 3x2,36 m
- . Resolución 96x192 Pixel

ii. Requisitos Mínimos Generales

- . Profundidad de Color 16-bit por canal
- . Contraste 2000:1
- . Máximo Ángulo de Visión 140 Grados
- . Pixel Pitch 16 mm
- . Pixel/m2 3906
- . Brillo 5000 cd/m2
- . Consumo 750 W/m2
- . Diseñado para Soportar Operación Continua 24x7
- . Diseñado para su Ubicación en Exteriores
 - Grado de Protección del Frontal del Panel: IP65
 - Grado de Protección de la parte trasera del Panel: IP54
 - Capacidad de operación con temperatura ambiente entre -20°C y +45°C
 - Capacidad de operación con humedad relativa del aire entre 0% y 100%.
- . Interfaces
 - DVI. Para conexión Panel-PC de Control
 - Conectores para Fibra Óptica Multimodo.
 - Conectores para Fibra Óptica Monomodo.
- . Capacidad de reproducir gráficos, texto, imágenes y vídeos en los siguientes formatos
 - Imagen: BMP, JPG, GIF, TIF, PNG, SWF
 - Vídeo: AVI, MPG, MOV, WMV

b) Requisitos Funcionales

- . Capacidad de Edición y Producción de Contenidos
- . Capacidad para organizar los contenidos a mostrar en listas de reproducción.
- . Capacidad para Programar de forma automática la reproducción de contenidos



c) Requisitos para la Integración de los Paneles en plataforma Smart City/Smart Mobility.

Los Display LED de Vídeo constituirán un nuevo elemento que mejorará la eficacia y la eficiencia en la gestión de la movilidad y la seguridad vial, aportando información al ciudadano y facilitándole la toma de decisiones sobre las opciones de movilidad más ventajosas para llegar a su destino. Bajo esta perspectiva, los Display LED pueden verse como un nuevo Subsistema del Sistema Centralizado de Control del Tráfico (SCCT) del que dispone el Ayuntamiento y con el que deberá integrarse. Actualmente, el Ayuntamiento de Valladolid está trabajando en realizar una integración única de la gestión de los subsistemas del SCCT, de tal manera que se permita la operación integrada de estos subsistemas desde una sola aplicación.

En este sentido, el sistema que ofrezca el licitador para la gestión y control de los Display LED de Vídeo ha de permitir la integración y operación de los paneles a través de la aplicación en la que se están integrando los subsistemas del SCCT. Para ello, el sistema de gestión de los paneles ofertado por el licitador dispondrá de una API basada en Servicios Web o permitirá el acceso directo a la Base de Datos a la aplicación que gestiona de forma integral los distintos subsistemas del SCCT. A través de la API o el mecanismo de acceso directo a la base de datos que proponga el licitador se deberá poder realizar las siguientes operaciones:

- Consultar el estado y alarmas de los paneles
- Consultar las imágenes cargadas en los paneles
- Consultar la secuencia de imágenes que se está visualizando en un panel. El sistema será capaz de devolver un fichero tipo GIF animado con esa secuencia.
- Ordenar la secuencia de imágenes que se van a mostrar en el panel, permitiendo establecer la secuencia completa o añadir/eliminar imágenes específicas.
- Cargar una imagen en un panel.

Se valorará positivamente que los Display de Vídeo ofertados por el licitador implementen el protocolo UNE-DGT o NTCIP.

d) Número y ubicaciones:

- . Se plantea un número mínimo de 10 soportes totalmente instalados, incluyendo la obra civil necesaria y el



suministro e instalación de los equipos eléctricos, electrónicos y de comunicaciones de forma que el equipamiento completo quede listo para la entrada en funcionamiento.

- . Sin perjuicio del replanteo definitivo que se llevará a cabo por parte de la Dirección Facultativa Municipal del contrato y dado que es un aspecto a valorar, el licitador propondrá las ubicaciones de cada soporte, siguiendo el criterio de máxima efectividad para alcanzar el objetivo que se pretende de información y comunicación al usuario para su toma de decisiones y como instrumento de información de la Administración ante situaciones o eventos de interés para el usuario o que puedan modificar sus pautas de conducta o itinerarios habituales.
- . El criterio básico de instalación es en los nodos que conforman el anillo de circunvalación al centro definido en el PIMUVA y que figura en los planos del Proyecto, siempre que el espacio lo permita, así como otras ubicaciones que por las características del viario, la intensidad de tráfico que soporta o el destino al que conduce hagan óptimo el emplazamiento y el rendimiento de la instalación.

Artículo 12.- CARACTERÍSTICAS DE SEGURIDAD DE LAS APLICACIONES MÓVILES.

Todas las transacciones de datos personales (usuarios, contraseñas, identificación) realizadas por la aplicación móvil deben realizarse de forma segura, encriptadas bajo el protocolo SSL (cifrado de 128 bits como mínimo), de manera que ningún dato sensible pueda viajar en claro. Este cifrado garantiza que la información del cliente está protegida.

Artículo 13.- CLÁUSULA DE PROGRESO.

El licitador se comprometerá a prestar el servicio de acuerdo con las previsiones establecida en este Pliego de Prescripciones Técnicas y en su propia oferta, conforme a lo que, en cada momento, el progreso técnico y normativo impongan. Deberá por ello adoptar a su costa cuantas medidas sean necesarias para asegurar que, tanto el servicios prestado como el mantenimiento de los bienes concesionados, se realiza con la mayor calidad y eficiencia posibles, de conformidad con lo que en cada momento venga exigido en la normativa que en cada caso se dicte, aplicando los avances técnicos y medioambientales que contribuyan, de manera efectiva, a mejorar la funcionalidad, rendimiento, accesibilidad y sostenibilidad de los mismos.



CAPÍTULO III.- CONDICIONES ECONÓMICAS.

El Ayuntamiento de Valladolid, mediante la ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LAS TASAS POR UTILIZACIONES PRIVATIVAS Y APROVECHAMIENTOS ESPECIALES DEL DOMINIO PÚBLICO MUNICIPAL establece las tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público local que se fijan en distintos epígrafes; en particular y en lo que se refiere al presente procedimiento, establece la TASA POR EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA EN LAS VÍAS MUNICIPALES, cuyo hecho imponible está constituido por el estacionamiento de los vehículos de tracción mecánica en las vías públicas dentro de las zonas reglamentariamente determinadas en la Ordenanza Municipal Reguladora de los Aparcamientos Limitados.

La trabajos destinados a facilitar la recogida de efectivo periódica por el Ayuntamiento, están encargados mediante el presente contrato a la empresa adjudicataria del mismo, quien percibirá, en la forma establecida en los pliegos, el importe correspondiente a la contraprestación a satisfacer por el Ayuntamiento por los servicios objeto del contrato, formalizado en la liquidación mensual elaborada y conformada por la Dirección Facultativa Municipal.

Es evidente que la contraprestación necesaria para retribuir el importe de la prestación de los servicios objeto del contrato puede no ser suficiente para ello, no pudiendo reclamar el adjudicatario la compensación mediante ingresos pasados ni a cuenta de posibles excedentes futuros; reside aquí el riesgo y ventura del contrato.

La imprevisible evolución de la demanda de estacionamiento, así como los usos en cuanto a la duración de éste, supone otro factor de riesgo.

La generación de excedente de ingresos por tarifas por encima de los costes de la prestación del servicio y, con ello, el importe a satisfacer al adjudicatario, está en relación directa con la buena gestión del servicio, manteniendo adecuadamente los elementos de regulación y control, así como la disciplina sobre los usuarios. Si se generaliza el incumplimiento por parte de los usuarios, no adaptándose a la gestión, control y seguimiento del estacionamiento, las aportaciones de los usuarios se reducirán haciendo que descendan los ingresos por tarifas y, llegado el límite, podría quedar por debajo del importe de los servicios prestados.

La ineficiencia en la aplicación de los sistemas de control, así como la implantación por parte del adjudicatario de tecnologías y procedimientos que no dan los resultados previsibles, son otras posibles causas de incremento del riesgo y, con ello, la generación de posibles desequilibrios económicos.



Otra causa por la que puede producirse el desequilibrio entre el importe de la prestación del servicio y las aportaciones de los usuarios es la modificación de las condiciones de regulación y el ámbito de aplicación de la ORA. La implantación del estacionamiento regulado sin adaptarse a los criterios y requisitos técnicos de demanda y de rotación, generan escasa utilización y con ello la reducción de las aportaciones. En este caso, será el Ayuntamiento quien deba iniciar las actuaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico de la concesión.

También deberá revisar su actuación el Ayuntamiento si la evolución de las tasas que dan origen a la posibilidad de retribución de la concesión es tal que no permite acumular la cuantía suficiente para su satisfacción, incurriendo también en este caso en desequilibrio económico.

Artículo 14.- RETRIBUCIÓN DEL CONTRATO.

1. La contraprestación económica a percibir mensualmente por el adjudicatario procederá exclusivamente de la recogida de efectivo de los ingresos por tarifas en los parquímetros y de la parte del saldo disponible en otros dispositivos de pago aceptados, en concepto de pago por el tiempo de uso del estacionamiento; no le corresponde al adjudicatario ninguna participación en los ingresos por operaciones de recarga de los distintos medios y dispositivos de pago ni en tarifas que no respondan a la retribución del tiempo de uso del estacionamiento (como puede ser la tasa de los titulares de puestos en los rastros o mercadillos). En el supuesto de que los ingresos recogidos en el mes por este concepto fuesen inferiores al importe correspondiente a la retribución de los servicios contratados, el adjudicatario no podrá exigir al Ayuntamiento, en ningún caso, desembolso complementario para completar aquél, ni siquiera como consecuencia del superávit que pudiera haberse producido en los meses anteriores. Los déficits mensuales que pudieran producirse, tampoco podrán ser compensados con el exceso de ingresos, en relación a la contraprestación económica que pudieran producirse en los meses posteriores (insistimos en que reside aquí el riesgo de explotación para el adjudicatario). En todo caso, la reiteración de déficit podrá originar, para mantener el equilibrio económico de la concesión, que el Ayuntamiento proceda a la revisión de las tarifas a solicitud del adjudicatario mediante propuesta razonada.
2. La contraprestación económica que percibirá mensualmente el adjudicatario estará formada por:
 - a) El importe correspondiente a la retribución de los servicios contratados, que vendrá determinada por el importe de adjudicación del contrato según lo estipulado en el artículo 4 del presente Pliego, con las modificaciones que puedan producirse a lo largo de la vigencia del contrato de acuerdo con lo estipulado en el artículo 15,



también del presente Pliego de Condiciones. La retribución de los servicios se desglosa de la siguiente forma:

- i. Amortización de la inversión: constante a lo largo de los 10 años de duración del contrato. Éste importe lo percibirá únicamente en los 10 años de duración de la amortización.
 - ii. Importe correspondiente a la retribución de los costes generados por la prestación del servicio, tal como se indica en el presupuesto del proyecto (gastos de personal y gastos de conservación y mantenimiento de las instalaciones).
 - iii. Aplicación del porcentaje conjunto del 10% que engloba los conceptos de gastos generales, financieros y otros costes indirectos, además del de “utilidad” inherente a la economía de mercado y que asume el riesgo o diferencia entre el coste final real y el esperado.
 - iv. Aplicación del tipo de IVA en vigor a la Base Imponible del impuesto obtenida como sumatorio de los tres apartados precedentes para la obtención del importe total de la prestación del servicio.
- b) El importe correspondiente a la retribución sobre el excedente, que corresponderá al porcentaje sobre el excedente de ingresos por tarifas recogidos a percibir por el adjudicatario de acuerdo con la fórmula propuesta por éste en su oferta, (que oscilará entre el 0% y el 20%, teniendo en cuenta que el mínimo para el Ayuntamiento será el 75% del excedente de los ingresos por tarifas recogidos y el máximo el 95%). Al importe obtenido de aplicar este porcentaje se le incrementará el correspondiente de aplicar el tipo de IVA en vigor.
- c) Un importe adicional que corresponderá a un máximo del 5% del excedente y que pretende retribuir por objetivos la efectiva implantación de tecnologías de identificación y pago mediante tarjeta sin contacto y telefonía móvil. Al importe obtenido siguiendo el procedimiento que se describe a continuación se le incrementará con la aplicación del tipo de IVA en vigor.
- i. El importe correspondiente a cada tecnología se calculará proporcionalmente mediante el procedimiento de retribución ponderada por el índice de consecución del objetivo planteado, pudiendo transvasarse parte del saldo no conseguido por una tecnología a la otra en el caso de que ésta supere el ratio de consecución.



- ii. Objetivo a 10 años para el fomento de utilización de tecnologías de pago por móvil: una participación del 30% en los ingresos por tarifas recogidos mensual.
- iii. Objetivo a 10 años para el fomento de utilización de la Tarjeta de Servicios Municipales: una participación del 50% en los ingresos por tarifas recogidos mensual.

Artículo 15.- MODIFICACIÓN DEL IMPORTE DEL CONTRATO.

1. El importe del contrato podrá verse modificado en cualquier momento de su vigencia o de las prórrogas previstas, por alguna de las siguientes causas:

- a) **Reducción temporal:** El número de plazas de aparcamiento incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA podrá verse modificado de forma temporal por autorizaciones concedidas por el Ayuntamiento, tales como: reservas temporales para descarga de combustible, reservas temporales para obras en la vía pública, mudanzas, instalación de andamios y contenedores, etc. y durante la celebración de manifestaciones, concentraciones deportivas o religiosas, limpieza de las vías, obras de pavimentación u otras actividades de interés público.

Esta reducción temporal por los motivos expuestos no supondrá, en ningún caso, que el adjudicatario pueda reducir los medios técnicos o humanos, incluidos en el contrato ni reclamar al Ayuntamiento ningún tipo de compensación.

- b) **Reducción permanente:** El número de plazas de aparcamiento incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA podrá verse modificado de forma permanente por la decisión municipal de supresión de zonas de aparcamiento para destinarla a otros usos, o por peatonalización de calles, o por cualquier otra causa de interés general. En estos supuestos se tendrán en cuenta los siguientes casos:

- i. Cuando el número de plazas suprimidas esté comprendido entre el 0 y el 5% del total de plazas incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA al inicio del contrato, el Ayuntamiento podrá optar por compensar o no las plazas suprimidas mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la ORA a otras calles de la ciudad. En todo caso, la empresa adjudicataria mantendrá los medios técnicos y humanos incluidos en el contrato, modificando la ubicación de los parquímetros que se encuentren en las calles afectadas por la reducción de plazas de aparcamiento. El Ayuntamiento abonará a la empresa



adjudicataria el importe de la retribución del servicio establecido para el total de las plazas reguladas.

ii. Cuando el número de plazas suprimidas esté comprendido entre el 5 y el 15% del total de plazas incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA al inicio del contrato el Ayuntamiento podrá optar por:

- . Compensar el total de las plazas de aparcamiento suprimidas mediante la modificación del ámbito de aplicación de la ORA por ampliación a otras calles de la ciudad y abonar a la empresa adjudicataria el importe de la retribución del servicio establecido para el total de las plazas reguladas.
- . No compensar o compensar parcialmente las plazas suprimidas. En este caso, el Ayuntamiento procederá a reducir el importe de la retribución del servicio vigente en ese momento y que vendrá determinado por la aplicación del coste unitario de la plaza según su tipología (fijado en 1,53 euros/plaza/día para la zona azul convencional y para 1,05 euros las de aparcamientos disuasorios y mixtas, en el estudio económico financiero del Proyecto y aportado con el tipo de licitación) actualizado al momento de la reducción, por el número de plazas suprimidas y no compensadas.

La empresa adjudicataria podrá reducir el número de parquímetros instalados para dar servicio exclusivamente a las plazas no compensadas y el número de controladores asignados exclusivamente a los recorridos definidos para las plazas suprimidas y no compensadas.

iii. Cuando el número de plazas suprimidas sea superior al 15% del total de plazas incluidas en el ámbito de aplicación de la ORA al inicio del contrato, el Ayuntamiento procederá a compensar el número de plazas que sobrepasen este porcentaje, mediante la ampliación del ámbito de aplicación de la ORA a otras calles de la ciudad y, en todo caso, seguirá abonando al contratista, como mínimo, el importe de la retribución del servicio establecido para el 85% de las plazas.

c) **Incremento del número de plazas de aparcamiento:** El Ayuntamiento se reserva el derecho de aumentar hasta un 30 % las plazas de aparcamiento incluidas inicialmente en el contrato,



mediante la ampliación del ámbito de la ORA a otras calles de la ciudad. La empresa adjudicataria deberá incrementar el número de parquímetros instalados en la proporción de uno por cada 30 nuevas plazas de aparcamiento en zona azul convencional o zona ZERO (en el caso de ADU, ZERES o zonas mixtas el ratio será de 1 parquímetro por cada 75 plazas) y aumentar el número de controladores de servicio en cada momento en la proporción de uno por cada 130 nuevas plazas de aparcamiento o fracción superior a 50/130 en zona azul convencional o zona ZERO (en el caso de ADU, ZERES o zonas mixtas el ratio será de 1 controlador por cada 190 plazas o fracción superior a 50/190), dotados de los mismos medios que se incluyeron inicialmente en el contrato. Así mismo, deberá realizar la señalización vertical y horizontal necesaria para informar a los conductores de las nuevas calles incluidas en el ámbito de la ORA.

Los ratios especificados deben considerarse como indicativos, pudiendo ser superiores en cuanto a dotación si, según el criterio de la Dirección Facultativa Municipal, en el momento del replanteo de las instalaciones y definición de los itinerarios de control, por razones de eficiencia y calidad en la prestación del servicio y con motivo de la infraestructura del viario disponible y sus características, se justificase el incremento de unidades de estos recursos.

- i. A los efectos del cálculo de la modificación del precio del contrato correspondiente a la ampliación del número de plazas de estacionamiento durante su ejecución, el licitador deberá aportar en su oferta los precios unitarios descompuestos de cada concepto de coste. El importe a satisfacer al adjudicatario se verá incrementado a partir de la entrada en vigor de la modificación en el importe obtenido de aplicar dichos precios actualizados a los recursos asignados a la ampliación, a propuesta de la Dirección Facultativa Municipal y una vez aprobado por el Ayuntamiento.
 - . La amortización de las inversiones se llevará a cabo en su totalidad durante el período que reste hasta la finalización del contrato.
 - . El índice de actualización de los precios, en su caso, será el mismo que el que se haya utilizado para el contrato global.
 - . Con el fin de aportar el **importe estimado de esta modificación del contrato** por incremento del número de plazas de aparcamiento, en el supuesto de aplicar el máximo contemplado en el Pliego y teniendo en cuenta que estará en función de la oferta presentada por el



adjudicatario, se incluyen los siguientes cálculos de dicho importe estimado para el supuesto de mayor importe, que es la ampliación del máximo número de plazas posible desde el inicio del segundo año de contrato y por 11 años, suponiendo el otorgamiento de las 2 prórrogas anuales posibles:

30% del nº de plazas reguladas al inicio de la concesión =
 $30 * 8.380 / 100 = 2.514$ plazas máximo para ampliar durante la vigencia de la concesión.

$2.514 \text{ plazas} * 1,53 \text{ €/plaza/día} * 11 \text{ años} =$

= 15.443.376,3 €

d) Ampliación/reducción del horario semanal de prestación del servicio.

El importe semanal del contrato en ese momento y durante el período que permanezca modificado, se incrementará/reducirá de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- i. Obtenido el importe diario de prestación del servicio en vigor, se dividirá entre el número de horas diarias para obtener el precio de la hora de prestación del servicio.
- ii. Se dará cuenta en la liquidación mensual del número total de horas que, durante el período de liquidación, se ha reducido/ampliado el tiempo inicialmente establecido, aplicándosele el precio de la hora de prestación del servicio obtenida en el punto anterior.
- iii. Se detrae o suma respectivamente de o a la liquidación mensual en el apartado del Coste mensual de la prestación del servicio.
- iv. En el caso de que la ampliación o reducción tenga carácter permanente, se actualizará definitivamente la liquidación con los datos obtenidos.

e) Implantación incompleta o nula de alguna de las innovaciones y nuevas tecnologías aplicadas a la gestión del estacionamiento propuestas en este pliego y presupuestadas.



En el caso de que alguna de las tecnologías propuestas no se haya llegado a implantar o no se haya concluido en el plazo de 2 años contados a partir de la formalización del contrato, por causas imputables al adjudicatario, el Ayuntamiento procederá a deducir los costes imputables a estos conceptos, tanto en el capítulo de amortizaciones como de conservación y mantenimiento de las liquidaciones mensuales y aplicando las penalidades correspondientes por el citado incumplimiento, sin que esta situación sea motivo de interpretación de desistimiento por parte del Ayuntamiento.

Artículo 16.- REVISIÓN DE PRECIOS

1. En cumplimiento de lo dispuesto en la Disposición Adicional Octogésima octava de la Ley 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado y otras disposiciones concordantes en vigor o próximas a su aprobación, la actualización de los precios del contrato no será revisable mediante el IPC durante toda la vida del contrato y sus posibles prórrogas.
2. La no actualización de los costes en función de su evolución, en un contrato con una duración, incluida la posibilidad de sus dos prórrogas de un año, de doce años, puede generar un desequilibrio económico importante y, con ello, poner en riesgo la continuidad en la prestación del servicio por parte del adjudicatario con las consecuencias que se pueden prever para el sistema global de movilidad e, incluso para la seguridad vial.
3. Atendiendo a criterios de eficiencia y racionalidad, con un análisis basado en la evolución histórica de la prestación del servicio y teniendo en cuenta que las tasas se utilizan para retribuir la prestación de los servicios que las generan, se incluye a continuación la definición del coeficiente de actualización del importe de la prestación del servicio objeto del contrato y su procedimiento de cálculo y aplicación, con una simulación de resultados obtenida mediante la aplicación de datos ficticios y otra mediante la aplicación de los datos de evolución de impuestos y tasas municipales para el ejercicio 2014, facilitados por el Servicio de Gestión de Ingresos del Ayuntamiento de Valladolid.

Coeficiente de actualización de precios (K_{t+1}): promedio de la variación de los tributos del Ayuntamiento de Valladolid para el ejercicio de aplicación, obtenido de la siguiente forma y aplicando las siguientes consideraciones:

- Los tributos que participan en el cálculo serán los impuestos y las tasas.
- Los valores que intervendrán para el cálculo del promedio serán los correspondientes a la variación de cada uno de los impuestos, (excluidos los de primera aplicación, el 10% de los que experimenten la variación de menor cuantía y el 10% de los que experimenten la variación de mayor cuantía, con el mínimo de 1 en cada uno de los dos casos) y a la variación de cada una de las tasas (excluidas también las de primera aplicación, el

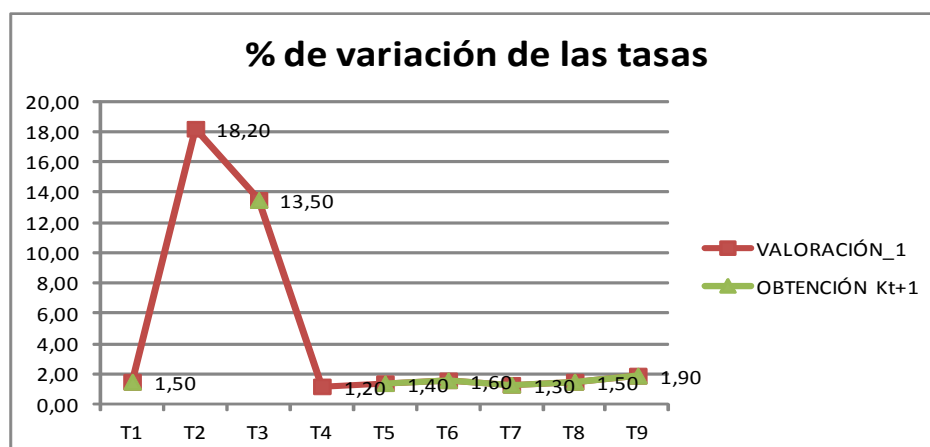
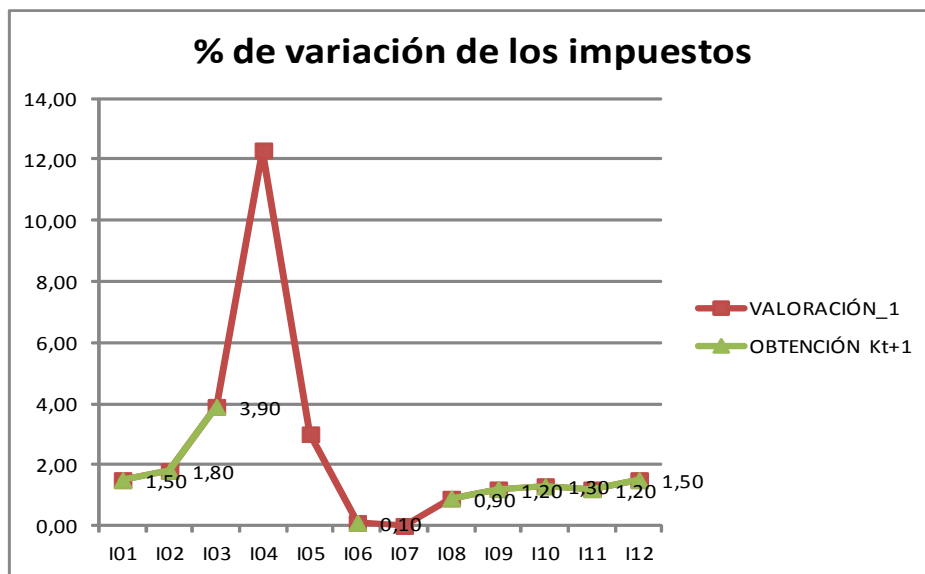


10% de las que experimenten la variación de menor cuantía y el 10% de las que experimenten la variación de mayor cuantía con el mínimo de 1 en cada uno de los dos casos). El **Coefficiente de actualización de precios (K_{t+1})**, será el promedio de los valores medios de variación de los impuestos y las tasas corregidos.

- Se establece un valor máximo para el coeficiente K_{t+1} del 2%, por el que se sustituirá en el caso de que el obtenido de acuerdo con el procedimiento anterior sea superior.
- El valor así obtenido será el coeficiente K_{t+1} a aplicar para el ejercicio económico natural completo siguiente a la aprobación de la variación de los tributos.
- La primera actualización mediante el coeficiente K_{t+1} se hará coincidiendo con el mes de enero del año siguiente a aquel en el que se cumplan los dos años de contrato, marcando la pauta del mes de actualización para el resto de la vida del contrato.

IMPUESTO	% VARIACIÓN	VALORACIÓN_1	OBTENCIÓN K_{t+1}
I_{01}	1,50	1,50	1,50
I_{02}	1,80	1,80	1,80
I_{03}	3,90	3,90	3,90
I_{04}	12,30	12,30	
I_{05}	100,00	3,00	
I_{06}	0,10	0,10	0,10
I_{07}	0,00	0,00	
I_{08}	0,90	0,90	0,90
I_{09}	1,20	1,20	1,20
I_{10}	1,30	1,30	1,30
I_{11}	1,20	1,20	1,20
I_{12}	1,50	1,50	1,50
10,48		Promedio...:	1,49
TASA	% VARIACIÓN	VALORACIÓN_1	OBTENCIÓN K_{t+1}
T_1	1,50	1,50	1,50
T_2	18,20	18,20	
T_3	13,50	13,50	13,50
T_4	1,20	1,20	
T_5	1,40	1,40	1,40
T_6	1,60	1,60	1,60
T_7	1,30	1,30	1,30
T_8	1,50	1,50	1,50
T_9	1,90	1,90	1,90
4,68		Promedio...:	3,24
Coefficiente de actualización de precios (K_{t+1}):			2,37

Fuente: elaboración propia. Datos ficticios



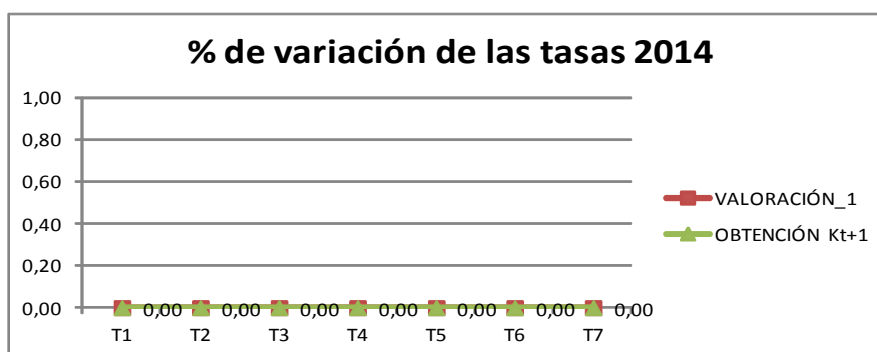
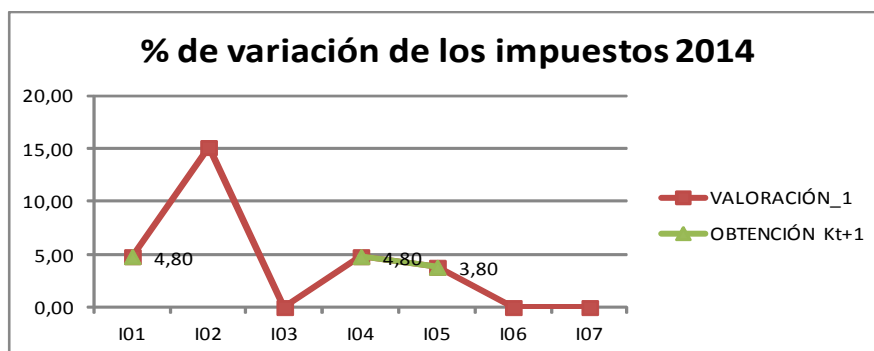
Considerando los datos facilitados por el Servicio de Gestión de Ingresos sobre la evolución de los tributos para 2014 a considerar a los efectos de obtención del coeficiente de actualización de precios del contrato, tal como se hará a partir de los 2 años de la vida del contrato, se contará con la siguiente información:

Los impuestos considerados, con la indicación de sus claves han sido (I₀₁) Impuesto sobre Actividades Económicas, (I₀₂) Impuesto sobre Bienes Inmuebles Urbana, (I₀₃) Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras, (I₀₄) Impuesto sobre el Incremento del Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana, (I₀₅) Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica. En el caso de las tasas, no se relacionan por no haber experimentado variación para 2014.



IMPUESTO	% VARIACIÓN	VALORACIÓN_1	OBTENCIÓN K_{t+1}
I_{01}	4,80	4,80	4,80
I_{02}	15,10	15,10	
I_{03}	0,00	0,00	
I_{04}	4,80	4,80	4,80
I_{05}	3,80	3,80	3,80
I_{06}	0,00	0,00	
I_{07}	0,00	0,00	
4,07		Promedio...	4,47
TASA	% VARIACIÓN	VALORACIÓN_1	OBTENCIÓN K_{t+1}
T_1	0,00	0,00	0,00
T_2	0,00	0,00	0,00
T_3	0,00	0,00	0,00
T_4	0,00	0,00	0,00
T_5	0,00	0,00	0,00
T_6	0,00	0,00	0,00
T_7	0,00	0,00	0,00
0,00		Promedio...	0,00
Coeficiente de actualización de precios (K_{t+1}):			2,23

Fuente: elaboración propia. Datos para 2014, Servicio Gestión de Ingresos





Artículo 17.- TARIFAS Y HORARIOS.

1. El concesionario vendrá obligado a aplicar en cada momento las tarifas en vigor aprobadas por el Ayuntamiento que se establezcan en la correspondiente Ordenanza Fiscal.

Los parquímetros deberán estar preparados para que se puedan realizar fácilmente las modificaciones necesarias en la memoria del ordenador de cada aparato para implantar las tarifas aprobadas, en el plazo máximo de cinco días hábiles, si bien estas operaciones deberán poder realizarse on-line mediante el sistema centralizado de parquímetros.

2. El concesionario vendrá obligado a aplicar en cada momento los horarios en vigor aprobados por el Ayuntamiento establecidos en la vigente Ordenanza Municipal Reguladora de los Aparcamientos Limitados, o las modificaciones de los horarios que pueda aprobar el Ayuntamiento de acuerdo con la forma establecida en la referida Ordenanza Municipal.
3. En el ámbito de aplicación de la ORA no estarán sometidos a limitación de duración del estacionamiento ni al pago de la tarifa los vehículos indicados en la citada Ordenanza.
4. Corresponde al Ayuntamiento de Valladolid, a través de la Ordenanza Municipal correspondiente, determinar los requisitos y condiciones necesarias para el otorgamiento de la tarjeta de residente, así como el período de validez de la misma. El cobro de la tarifa correspondiente a la expedición y concesión de la tarjeta de residente será realizado directamente por el Ayuntamiento, sin que el adjudicatario tenga ningún derecho a participar en estos ingresos ni a percibir ningún importe por este concepto.

Artículo 18.- REALIZACION DE LAS OPERACIONES DE RECOGIDA DE EFECTIVO DE LOS INGRESOS POR TARIFAS Y LIQUIDACION DE LA CONCESIÓN.

1. Como contraprestación de dicha concesión administrativa, la empresa deberá satisfacer al Ayuntamiento un **canon periódico** cuya **descomposición y características** son las siguientes:

a) **Periodicidad:** mensual

b) **Importe (E):** variable y condicionado según las siguientes hipótesis:

i. **Ingresos por tarifas > Coste prestación del servicio**



$E = A - B - D$, donde

- A)** Recaudación de tarifas
- B)** Retribución del servicio (IVA incluido)
- C)** **EXCEDENTE DE RECAUDACIÓN (A - B)**
- D)** **RETRIBUCIÓN SOBRE EL EXCEDENTE**
- E)** **CANON Excmo. Ayuntamiento de Valladolid**

ii. Ingresos por tarifas < Coste prestación del servicio

$E = 0$

$B = A$

El importe máximo de la factura (IVA incluido) a emitir al Ayuntamiento por el Coste de la prestación del servicio será igual al ingreso por tarifas resultante de las recogidas de efectivo realizadas durante el periodo de liquidación.

- 2. Realización de las operaciones de recogida de efectivo de los ingresos por tarifas:** la realización de todas las operaciones de recogida del dinero ingresado por usuarios de la ORA en los parquímetros, será realizada por el concesionario, que ingresará tras la correspondiente verificación en la cuenta indicada por el Ayuntamiento, generando el documento justificativo para realizar la liquidación mensual que debe presentar al Ayuntamiento.

La recogida de efectivo de los parquímetros será ingresada en las cuentas que indique el Ayuntamiento especificando los conceptos que han generado los ingresos de forma que puedan desagregarse los correspondientes a recargas de los diferentes dispositivos de pago, los procedentes de las tasas de los rastros o mercadillos y cualquier otro que pudiera producirse de los correspondientes al pago por uso del tiempo de estacionamiento, que es el único que servirá para retribuir los costes de la prestación del servicio de estacionamiento regulado.

- 3. Liquidación del canon de la concesión:** antes del día 10 de cada mes, el concesionario deberá presentar al Ayuntamiento la liquidación del mes anterior en el que figuren todos los ingresos efectuados en los parquímetros, el importe de la retribución por la prestación del servicio, la cantidad que corresponde al concesionario y al Ayuntamiento sobre el excedente de los ingresos por tarifas y la retribución por objetivos por el fomento de la innovación y nuevas tecnologías de identificación y pago. En función de la hipótesis que se verifique (de las dos planteadas en el apartado 1.b) anterior), estaremos ante una liquidación positiva o bien negativa en el caso de que los ingresos por tarifas no cubran el coste de prestación del servicio.



En la liquidación positiva (se simula a continuación) el Concesionario emite una factura al Ayuntamiento por el Coste de la prestación del servicio más las retribuciones del excedente y otras pactadas. Con el sumatorio de recogidas de efectivo de los ingresos por tarifas realizadas y el importe de dicha factura, se realiza la liquidación mensual. El Ayuntamiento pagará la factura en el periodo de pago que tenga establecido.

En el caso de la liquidación negativa:

- Ingreso para el Ayuntamiento = sumatorio de las recogidas de efectivo de los ingresos por tarifas efectuadas por el Concesionario.
- Ingreso para el Concesionario vía Excedente = 0; no puede retribuirse todos los Costes de la prestación del servicio porque no hay ingreso por tarifas suficiente, luego el importe máximo de los Costes de prestación del servicio que podrá recuperar, y que coincidirá con el importe total de la factura (IVA Incluido) a emitir al Ayuntamiento, será el de la recogida de efectivo de ingresos por tarifas efectuada. El Ayuntamiento pagará la factura en el periodo de pago que tenga establecido.
- Resultado para el Ayuntamiento: neutro.
- Resultado para el Concesionario: déficit por la diferencia entre el Coste de la prestación del servicio y la recogida de efectivo de los ingresos por tarifas aplicable al periodo de liquidación realizada.

Antes del día 15 de cada mes, en función de la liquidación presentada por el concesionario y conformada por la Dirección Facultativa Municipal, el concesionario debe presentar en el Ayuntamiento copia de los justificantes de pago de los gastos correspondientes a los seguros sociales de los trabajadores y la factura correspondiente por la prestación del servicio.

La Dirección Facultativa remitirá al Departamento de Contabilidad el documento de liquidación conformado, el documento resumen de la recogida de efectivo mensual realizada (con el desglose de los conceptos que han generado los ingresos: tarifas por tiempo de uso del estacionamiento, recarga de dispositivos de pago, tasas correspondientes a rastros o mercadillos, etc.) y la factura correspondiente de acuerdo a los resultados obtenidos, con los justificantes de los trabajadores del párrafo anterior.

La siguiente tabla representa una simulación de una posible liquidación mensual positiva con la aplicación de una distribución de excedentes del 10%-90% (10% para el adjudicatario y 90% para el Ayuntamiento), utilizando el procedimiento descrito en epígrafes anteriores e incluyendo la retribución por objetivos por el fomento de la innovación y nuevas tecnologías de identificación y pago:



MES DE LIQUIDACIÓN: SIMULACIÓN

(Suponiendo la siguiente Oferta: 10% Adjudicatario / 90% Ayuntamiento)

		€
A)	Recaudación de tarifas	4.747.974,76
B)	Retribución del servicio (IVA incluido)	4.407.726,21
C)	EXCEDENTE DE RECAUDACIÓN (A - B) MENSUAL	28.354,05
D)	RETRIBUCIÓN SOBRE EL EXCEDENTE	5.055,44
	i) Atribución al concesionario.....:	3.430,83
	10% Sobre C	2.835,40
	21% IVA	595,43
	ii) Fomento Nuevas Tecnologías.....:	1.624,61
	Máx 5% Sobre C	1.342,65
	21% IVA	281,96
E)	CANON Excmo. Ayuntamiento de Valladolid	23.298,61

C)	EXCEDENTE DE RECAUDACIÓN (A - B) ANUAL	340.248,55
D)	RETRIBUCIÓN SOBRE EL EXCEDENTE	60.665,38
	i) Atribución al concesionario.....:	41.170,07
	10% Sobre C	34.024,85
	21% IVA	7.145,22
	ii) Fomento Nuevas Tecnologías.....:	19.495,31
	Máx 5% Sobre C	16.111,83
	21% IVA	3.383,48
E)	CANON Excmo. Ayuntamiento de Valladolid	279.583,17

El detalle y procedimiento de retribución por consecución de objetivos en la implantación de innovación y nuevas tecnologías para el supuesto de la simulación anterior es el que se incluye a continuación. En el supuesto se conviene la hipótesis de una participación del 45% de las transacciones de pago totales realizadas mediante la Tarjeta de Servicios Municipales y el 35% mediante teléfono móvil. Se contempla también en el algoritmo la posibilidad de que una tecnología pueda asumir la retribución no obtenida por la otra hasta un tope del 5% del excedente:

**1.- Por el fomento de utilización de tecnologías de pago por móvil**

Objetivo a 10 años: 30% de la recaudación mensual

2.- Por el fomento de utilización de la Tarjeta de Servicios Municipales

Objetivo a 10 años: 50% de la recaudación mensual

Retribución del fomento de ambas tecnologías

Máximo 5% del excedente de recaudación mensual

El importe correspondiente a cada tecnología se calculará proporcionalmente mediante el procedimiento:

		MENSUAL		ANUAL
Simulación:		Excedente	28.354,05	340.248,55
		5% Excedente:	1.417,70	17.012,43
	Participación	Objetivo	Consecución	Superación
TSM	0,45	0,5	0,90	0,00
Pago Móvil	0,35	0,3	1,00	0,17
	0,8	0,8	1,90	

Ponderación de la TSM sobre el total de Nuevas Tecnologías	0,625
Ponderación de Pago por móvil sobre el total de Nuevas Tecnologías	0,375
	1

	Consecución Ponderada	Importe Retribución	Importe Transferido
Consecución ponderada de la TSM	0,563	797,46	0,00
Consecución ponderada del Pago por Móvil	0,375	531,64	13,56
		1.329,09	13,56
		1.342,65	

	Consecución Ponderada	Importe Retribución	Importe Transferido
Consecución ponderada de la TSM	0,563	9.569,49	0,00
Consecución ponderada del Pago por Móvil	0,375	6.379,66	162,68
		15.949,15	162,68
		16.111,83	



Artículo 19.- REVERSION DEL SERVICIO, ELEMENTOS E INSTALACIONES.

Al finalizar el plazo de adjudicación o de sus prórrogas estipulado en el presente Pliego de Prescripciones Técnicas, el servicio revertirá al Ayuntamiento con las obras, instalaciones y equipamientos, stock de materiales fungibles, suministros, equipos y piezas de repuesto, hardware y software, documentación, equipos de medición o control, etc. inherentes a la prestación del servicio objeto del contrato. Quedan fuera de la reversión al Ayuntamiento las dependencias administrativas, locales, vestuarios, etc. con su mobiliario y enseres, así como los elementos de transporte adquiridos o alquilados por el adjudicatario para la prestación del servicio.

En todo caso, el conjunto de bienes objeto de reversión se encontrará libre de cargas, deudas, servidumbres, reclamaciones, pleitos, o cualquier otro tipo de gravamen, salvo aquello expresamente acordado con el Ayuntamiento en cuanto a adquisición de material cuya amortización no esté completada, si excepcionalmente la hubiera, todo lo cual quedará reflejado en el acta de recepción correspondiente.

El Ayuntamiento fijará la fecha en la que tendrá lugar la reversión, de cuyo resultado se levantará acta que deberá ser firmada por el representante del adjudicatario, la Dirección Facultativa Municipal y, en su caso, el Interventor Municipal.

Artículo 20.- DOCUMENTACIÓN TÉCNICO-ECONÓMICA A PRESENTAR.

1. Proyecto de prestación del servicio, integrado por:
 - a) Memoria.
 - b) Estudio económico-financiero de la prestación del servicio, desglosado y pormenorizado, que concluya y del que se extraiga la oferta realizada por el licitador.
 - c) Descripción pormenorizada de los aparatos parquímetros, medios humanos y materiales a emplear en el desarrollo y gestión del servicio así como sus características técnicas, diseño, categorías, etc.
 - d) Número total de parquímetros a instalar, justificación y ubicación, con indicación de las plazas reguladas a las que deba dar servicio.
 - e) Descripción de los sistemas de comunicaciones y arquitectura de funcionamiento.
 - f) Implementación de tecnologías de la información y las comunicaciones y sistemas inteligentes de transporte



- g) Propuestas de instalación de la señalización vertical y horizontal y su justificación.
 - h) Plan de mantenimiento y conservación de todas las instalaciones y equipos.
 - i) Plan publicitario debidamente justificado y detallado indicando su valoración y acciones a realizar, no sólo para la implantación sino también para las campañas de renovación anual de distintivos especiales de residentes.
 - j) Plan de comunicación periódico para mantener adecuadamente informados a los usuarios y mejorar el índice de cumplimiento y colaboración.
 - k) Planos de situación de todas las instalaciones y equipos, así como de la propuesta de recorridos y sistema de inspección, regulación y control de horarios a aplicar.
 - l) Plan de formación del personal.
2. La documentación correspondiente a la oferta técnica no valorable matemáticamente deberá presentarse en un documento encuadernado de manera que no sea posible mover sus hojas (se admiten encuadernaciones de tipo encolado, cosido, térmica, espiral y Wire-o), con el mismo orden en el que aparecen los criterios de valoración de ofertas en este pliego o, en su caso, en el CCP del contrato, con un índice de documentos y una hoja resumen de los datos numéricos de su oferta técnica. El documento encuadernado no podrá tener una extensión superior a 150 páginas por una sola cara, escritas en letra tipo Arial, Times New Roman o similar, de tamaño mínimo 12, interlineado sencillo y deberá ir acompañado de un resumen en papel de la oferta técnica en cada uno de los criterios de valoración del contrato, firmado por licitador o su representante y con una extensión máxima de 15 páginas editadas con las mismas características y formato que la oferta técnica.

De toda la documentación que conforme la oferta del adjudicatario se presentará también en formato electrónico en CD no regrabable por duplicado; los archivos en ella contenidos deberán ser generados preferiblemente con aplicaciones compatibles con MS-OFFICE® 2010 o sistema/s que sustituya/n a éste. En su defecto, deberán incluirse las utilidades o visores necesarios para su consulta e impresión sin necesidad de software adicional al mencionado. En el caso de utilizar planos, deberán aportarse en formato AutoCAD® y generados para su utilización por la versión 2009.



CAPÍTULO IV.- OTRAS CONSIDERACIONES.

Artículo 21.- ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO Y PLAN DE IMPLANTACIÓN.

1. La **puesta en funcionamiento** del Servicio debe ser continuada no pudiendo interrumpirse por la entrada en vigor del nuevo contrato. La implantación de los cambios previstos en este pliego y/o en las ofertas presentadas (expendedores, señalización, nuevos medios materiales, etc.) se realizará de **forma gradual** en plazo máximo de cuatro meses a partir de la firma del contrato.

La instalación de los parquímetros y el equipamiento necesario para la regulación y gestión integral del servicio de control de los estacionamientos limitados **se llevará a cabo por la empresa/s adjudicataria/s**, siguiendo el PLAN DE IMPLANTACIÓN que deberá presentar el licitador con la oferta y que será uno de los aspectos clave a tener en cuenta en la valoración técnica.

Los gastos generados por alquileres, instalaciones provisionales y otras actuaciones a llevar a cabo durante el inicio de la prestación del servicio y antes de la estabilización de su funcionamiento, serán asumidos por el adjudicatario en su integridad, sin que pueda ser susceptible de reclamación o repercusión posterior al Ayuntamiento de Valladolid.

2. El licitador aportará la identificación de la persona que actuará ante el Ayuntamiento como representante de la empresa en todas las materias objeto de la prestación del servicio.
3. Por su parte, el Ayuntamiento nombrará un responsable del contrato a los efectos de desempeñar la Dirección Facultativa Municipal.



IV.- PRESUPUESTO



Capítulo I.- GASTOS DE INVERSIÓN			
Unidades	DESCRIPCIÓN	P. Unitario	IMPORTE
370	Expendedor de resguardos totalmente instalado con las características indicadas en el Pliego de Prescripciones Técnicas.	6.750	2.497.500
1	Stock de repuestos para aparatos expendedores de resguardos equivalente al 2,5% de los aparatos instalados.	62.438	62.438
3	Vehículo tipo furgoneta.	15.400	46.200
1	Equipamiento de comunicaciones, incluyendo infraestructura base, elementos a instalar en los vehículos, dispositivos a utilizar por el personal dotado de gestión de fotografías, antenas, licencias, etc.	105.000	105.000
1	Equipamiento de tecnologías de la información y las comunicaciones, software y licencias de uso del sistema de información y gestión, adaptación e integración con el sistema de información del Ayuntamiento.	82.000	82.000
1	Equipamiento de tecnologías y sistemas de información mediante paneles de información variable para la difusión y comunicación de datos y contenidos relativos a variables del sistema general de movilidad destinados al usuario para facilitar la toma de decisiones, elección de alternativas o la comunicación de eventos o incidencias en la vía pública.	160.000	160.000
1	Equipamiento de tecnologías y sistemas de información para el guiado de estacionamiento, implantación de formas de pago y otras soluciones que mejoren la eficiencia del servicio.	185.000	185.000
1	Integración del sistema de identificación y pago en la Tarjeta de Servicios Municipales del Ayuntamiento de Valladolid	145.000	145.000
1	Reposición de señalización vertical incluyendo (en su caso) señales de ubicación y localización de expendedores de resguardos, señales de entrada y salida de zona de O.R.A. fabricadas con cajón de aluminio y postes de aluminio, instaladas.	13.500	13.500
1	Señalización horizontal con pintura convencional de color azul u otros colores para delimitar todas las zonas de aparcamiento.	38.000	38.000
1	Acciones de información y comunicación durante el proceso de implantación en diferentes medios y soportes.	31.000	31.000
1	Acondicionamiento de oficinas, vestuarios, mobiliario, taquillas, etc.	58.500	58.500
TOTAL CAPÍTULO I.....:			3.424.138



Capítulo II.- GASTOS DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS INSTALACIONES

	DESCRIPCIÓN	P. Unitario	IMPORTE
1	Conservación y mantenimiento de los aparatos expendedores de resguardos (hardware y software), así como del sistema de gestión y explotación.	75.300	75.300
1	Conservación y mantenimiento de la señalización vertical.	8.500	8.500
1	Conservación y mantenimiento de la señalización horizontal incluyendo un repintado anual.	23.800	23.800
1	Mantenimiento de vehículos y consumo de combustible.	12.400	12.400
1	Mantenimiento del equipamiento informático, fotográfico y de comunicaciones.	9.500	9.500
1	Mantenimiento del equipamiento de tecnologías y sistemas de información para la difusión y comunicación de datos y contenidos relativos a variables del sistema general de movilidad destinados al usuario para facilitar la toma de decisiones, elección de alternativas o la comunicación de eventos o incidencias en la vía pública.	23.500	23.500
1	Mantenimiento del equipamiento y actualizaciones de tecnologías y sistemas de información para el guiado de estacionamiento y formas de pago.	20.500	20.500
1	Mantenimiento de la integración del sistema de identificación y pago en la Tarjeta de Servicios Municipales del Ayuntamiento de Valladolid y actualizaciones.	32.300	32.300
1	Seguros de vehículos y equipos.	10.900	10.900
1	Vestuario de personal de control e inspección.	22.300	22.300
1	Consumibles de terminales, expendedores y otro tipo de equipamientos.	41.300	41.300
1	Consumo de telecomunicaciones de los aparatos expendedores de resguardos	42.400	42.400
1	Consumo de telecomunicaciones de los dispositivos del personal de control, mantenimiento e inspección.	14.800	14.800
1	Gastos financieros, comisiones y otros por operación y disposición de pasarela de pago por utilización de nuevas tecnologías de gestión y pago.	15.300	15.300
1	Campañas de comunicación anuales sobre contenidos relativos a utilización del estacionamiento, nuevas tecnologías implementadas, campaña de residentes y otra información de interés para los usuarios del servicio	13.200	13.200
1	Alquiler de locales y vestuarios.	39.400	39.400
1	Gastos de oficina, incluyendo impuestos, teléfono, luz, agua, papel y otros consumibles.	26.500	26.500
	TOTAL CAPÍTULO II.....:	431.900	431.900

**Capítulo III.- GASTOS DE PERSONAL.**

	DESCRIPCIÓN	P. Unitario	IMPORTE
1	Personal de seguimiento y control, incluyendo seguros y cargas sociales.	1.693.020,47	1.693.020,47
1	Personal de sustitución por vacaciones, ausencias y bajas en funciones de seguimiento y control, incluyendo seguros y cargas sociales.	141.344,46	141.344,46
1	Mandos intermedios, personal de administración, inspección, mantenimiento y recaudación, incluyendo seguros y cargas sociales.	702.911,01	702.911,01
	TOTAL CAPÍTULO III.....:	2.537.275,94	2.537.275,94



PRESUPUESTO TOTAL ANUAL DE EJECUCIÓN POR CONTRATA

	DESCRIPCIÓN	Importes	TOTALES
1	CAPÍTULO I.- Amortización de la Inversión.	342.414,00	342.414,00
1	CAPÍTULO II.- Gastos de conservación y mantenimiento de las instalaciones y equipos.	431.900,00	431.900,00
1	CAPÍTULO III.- Gastos de personal.	2.537.275,94	2.537.275,94
	TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL.....:		3.311.589,94
	<i>Gastos Generales, Indirectos y Otros.....:</i>	10%	331.158,99
	BASE IMPONIBLE.....:		3.642.748,93
	<i>I.V.A.....:</i>	21%	764.977,28
	TOTAL PRESUPUESTO.....:		4.407.726,21

PRESUPUESTO TOTAL DE EJECUCIÓN POR CONTRATA. DURACIÓN = 10 AÑOS

	DESCRIPCIÓN	Importes	TOTALES
10	CAPÍTULO I.- Amortización de la Inversión.	342.414,00	3.424.140,00
10	CAPÍTULO II.- Gastos de conservación y mantenimiento de las instalaciones y equipos.	431.900,00	4.319.000,00
10	CAPÍTULO III.- Gastos de personal.	2.537.275,94	25.372.759,40
	TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL.....:		33.115.899,40
	<i>Gastos Generales, Indirectos y Otros.....:</i>	10%	3.311.589,94
	BASE IMPONIBLE.....:		36.427.489,34
	<i>I.V.A.....:</i>	21%	7.649.772,76
	TOTAL PRESUPUESTO.....:		44.077.262,10



**PRESUPUESTO TOTAL DE EJECUCIÓN POR
CONTRATA. DURACIÓN = 10 AÑOS + 2 PRÓRROGAS**

	DESCRIPCIÓN	Importes	TOTALES
10	CAPÍTULO I.- Amortización de la Inversión.	342.414,00	3.424.140,00
12	CAPÍTULO II.- Gastos de conservación y mantenimiento de las instalaciones y equipos.	431.900,00	5.182.800,00
12	CAPÍTULO III.- Gastos de personal.	2.537.275,94	30.447.311,28
	TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL.....:		39.054.251,28
	<i>Gastos Generales, Indirectos y Otros.....:</i>	10%	3.905.425,13
	BASE IMPONIBLE.....:		42.959.676,41
	<i>I.V.A.....:</i>	21%	9.021.532,05
	TOTAL PRESUPUESTO.....:		51.981.208,46



ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO Y PREVISIÓN ANUAL DE INGRESOS

VARIABLE / INDICADOR / RATIO	ROTACIÓN	ADU's
Nº Plazas:	6.491	1.234
Nº días de regulación/año:	277	277
Importe medio:	0,77	0,93
Índice de rotación:	8,01	2,68
Ocupación de pago:	37,87%	61,51%
RECAUDACIÓN TOTAL PREVISTA:	4.226.030,72	521.944,03
	4.747.974,76	

COSTE Y PRODUCCIÓN POR PLAZA Y DÍA SEGÚN TIPOLOGÍA

Nº	TIPOLOGÍA	GASTOS € plaza/día	INGRESOS € plaza/día
6.863	Plaza en zona azul y fuera de servicio	1,53	1,78
1.517	Plaza en ADU, ZERES y ADURES	1,05	1,16
8.380			

TIPOLOGÍA	PLAZAS TOTALES ORA	PLAZAS PRODUCTIVAS
Plaza en zona azul y fuera de servicio	6.863	6.491
Plaza en ADU, ZERES y ADURES	1.517	1.234
	8.380	7.725



ANEXOS



ANEXO I

**RELACIÓN DE VÍAS PÚBLICAS DE VALLADOLID
QUE CONFORMAN EL ÁMBITO DE
REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN LA
VÍA PÚBLICA, DISTRIBUIDAS POR ZONAS**



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	ALARCON	1	1	999	TODOS
CALLE	ALCALLERES	1	1	999	TODOS
CALLE	ALEGRIA	1	1	999	TODOS
CALLE	ATRIO DE SANTIAGO	1	1	999	TODOS
CALLE	CALIXTO FERNANDEZ DE LA TORRE	1	1	999	TODOS
CALLE	CAMPANAS	1	1	999	TODOS
CALLE	CARIDAD	1	1	999	TODOS
CALLE	CEBADERIA	1	1	999	TODOS
CALLE	CLAUDIO MOYANO	1	1	999	TODOS
CALLE	COMEDIAS	1	1	999	TODOS
CALLE	CONSTITUCION	1	1	999	TODOS
CALLE	CORREOS	1	1	999	TODOS
PLAZA	CORRILLO	1	1	999	TODOS
CALLE	DOCTRINOS	1	1	999	TODOS
CALLE	DULZAINERO ANGEL VELASCO	1	1	999	TODOS
CALLE	DUQUE DE LA VICTORIA	1	1	999	TODOS
CALLE	EL LICENCIADO VIDRIERA	1	1	999	TODOS
CALLE	ENCARNACION	1	1	999	TODOS
CALLE	ESPECERIA	1	1	999	TODOS
CALLE	FERRARI	1	1	999	TODOS
CALLE	FRANCISCO ZARANDONA	1	1	999	TODOS
PLAZA	FUENTE DORADA	1	1	999	TODOS
CALLE	HEROES DE ALCANTARA	1	1	999	TODOS
PASEO	ISABEL LA CATOLICA	1	1	11	TODOS
CALLE	JESUS	1	1	999	TODOS
CALLE	JORGE GUILLEN	1	1	999	TODOS
CALLE	LENCERIA	1	1	999	TODOS
CALLE	LONJA	1	1	999	TODOS
CALLE	LOS MOLINOS	1	1	999	TODOS
CALLE	MANZANA	1	1	999	TODOS
CALLE	MARIA DE MOLINA	1	1	999	TODOS
PLAZA	MARTI Y MONSO	1	1	999	TODOS
CALLE	MATIAS SANGRADOR	1	1	999	TODOS
PLAZA	MAYOR	1	1	999	TODOS
CALLE	MENENDEZ PELAYO	1	1	999	TODOS
CALLE	MONTERO CALVO	1	1	999	TODOS
PLAZA	OCHAVO	1	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	PASION	1	1	999	TODOS
CALLE	PEDRO NIÑO	1	1	999	TODOS
CALLE	PESO	1	1	999	TODOS
PLAZA	PONIENTE	1	1	999	TODOS
CALLE	QUÍÑONES	1	1	999	TODOS
CALLE	REINA	1	1	999	TODOS
PLAZA	RINCONADA	1	1	999	TODOS
CALLE	SAN BENITO	1	1	999	TODOS
CALLE	SAN BENITO	1	1	999	TODOS
CALLE	SAN FRANCISCO	1	1	999	TODOS
CALLE	SAN LORENZO	1	1	999	TODOS
CALLE	SANDOVAL	1	1	999	TODOS
PLAZA	SANTA ANA	1	1	999	TODOS
CALLE	SANTA MARIA	1	1	999	TODOS
CALLE	SANTIAGO	1	1	999	TODOS
CALLE	VAL	1	1	999	TODOS
CALLE	VAL	1	1	999	TODOS
CALLE	VEINTE DE FEBRERO	1	1	999	TODOS
CALLE	VIANA	1	1	999	TODOS
CALLE	VICENTE MOLINER	1	1	999	TODOS
PASEO	ZORRILLA	1	2	2	PARES
PLAZA	ZORRILLA	1	1	999	TODOS
CALLE	ZUÑIGA	1	1	999	TODOS
PLAZA	CARRANZA	2	1	999	TODOS
PLAZA	CIEGOS	2	1	999	TODOS
CALLE	CONCEPCION	2	1	999	TODOS
CALLE	CONDE DE BENAVENTE	2	1	999	TODOS
CALLE	ESTEBAN GARCIA CHICO	2	1	999	TODOS
CALLE	EXPOSITOS	2	1	999	TODOS
PLAZA	FABIO NELLI	2	1	999	TODOS
CALLE	GARDOQUI	2	1	999	TODOS
CALLE	GENERAL FRANCISCO RAMIREZ	2	1	999	TODOS
CALLE	IMPERIAL	2	1	999	TODOS
PASEO	ISABEL LA CATOLICA	2	19	30	TODOS
CALLE	ISIDRO POLO	2	1	999	TODOS
CALLE	LECHERAS	2	1	999	TODOS
CALLE	LUIS ROJO	2	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	MIRABEL	2	1	9	IMPARES
CALLE	MIRABEL	2	2	8	PARES
CALLE	PAZ	2	1	999	TODOS
CALLE	PELOTA	2	1	999	TODOS
CALLE	POZO	2	1	999	TODOS
CALLE	PUENTE MAYOR	2	1	999	TODOS
CALLE	RONDILLA SANTA TERESA	2	1	17	IMPARES
CALLE	RONDILLA SANTA TERESA	2	2	30	PARES
CALLE	SAN AGUSTIN	2	1	999	TODOS
CALLE	SAN DIEGO	2	1	999	TODOS
CALLE	SAN IGNACIO	2	1	999	TODOS
PLAZA	SAN NICOLAS	2	1	999	TODOS
CALLE	SAN QUIRCE	2	1	999	TODOS
PLAZA	SANTA BRIGIDA	2	1	999	TODOS
CALLE	SANTO DOMINGO DE GUZMAN	2	1	999	TODOS
CALLE	SINAGOGA	2	1	999	TODOS
CALLE	TAHONAS	2	1	999	TODOS
PLAZA	TRINIDAD	2	1	999	TODOS
PLAZA	VIEJO COSO	2	1	999	TODOS
PLAZA	AMERICA	3	1	999	TODOS
CALLE	CAPUCHINOS	3	1	999	TODOS
PASEO	CID	3	1	999	TODOS
CALLE	CURTIDORES	3	1	999	TODOS
CALLE	DESENGAÑO	3	1	999	TODOS
CALLE	DOCTOR CAMILO CALLEJA	3	1	999	TODOS
CALLE	ESPIRITU SANTO	3	1	999	TODOS
CALLE	ESTADIO	3	1	999	TODOS
CALLE	GREGORIO FERNANDEZ	3	1	999	TODOS
CALLE	HERNAN CORTES	3	1	11	TODOS
CALLE	HERNAN CORTES	3	12	17	TODOS
PASEO	HOSPITAL MILITAR	3	33	45	IMPARES
PASEO	HOSPITAL MILITAR	3	34	40	PARES
PLAZA	JUAN DE AUSTRIA	3	1	999	TODOS
CALLE	JUAN DE JUNI	3	1	999	TODOS
CALLE	JUAN SEBASTIAN ELCANO	3	1	999	TODOS
CALLE	MAGALLANES	3	1	999	TODOS
CALLE	MERCEDES	3	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	PADRE FRANCISCO SUAREZ	3	1	999	TODOS
CALLE	PAULINA HARRIET	3	1	999	TODOS
CALLE	PEDRO PONCE DE LEON	3	1	999	TODOS
CALLE	PIZARRO	3	1	999	TODOS
CALLE	PUENTE COLGANTE	3	38	56	PARES
CALLE	PUENTE COLGANTE	3	51	73	IMPARES
CALLE	RECOLETAS	3	1	999	TODOS
AVDA	REYES CATOLICOS	3	1	999	TODOS
CALLE	SAN ILDEFONSO	3	1	999	TODOS
PLAZA	SAN JUAN BAUTISTA DE LA SALLE	3	1	999	TODOS
PLAZA	TENERIAS	3	1	999	TODOS
CALLE	TRES AMIGOS	3	1	999	TODOS
CALLE	ULTRAMAR	3	1	999	TODOS
CALLE	VALDIVIA	3	1	999	TODOS
CALLE	VASCO NUÑEZ DE BALBOA	3	1	999	TODOS
PASEO	ZORRILLA	3	4	110	PARES
CALLE	ACERA RECOLETOS	4	1	999	TODOS
CALLE	ACIBELAS	4	1	11	IMPARES
CALLE	ACIBELAS	4	2	18	PARES
CALLE	BAILEN	4	1	999	TODOS
CALLE	CADENA	4	1	999	TODOS
PLAZA	CAÑO DE ARGALES	4	1	999	TODOS
CALLE	COLMENARES	4	1	999	TODOS
PLAZA	COLON	4	1	999	TODOS
PLAZA	CRUZ VERDE	4	1	999	TODOS
CALLE	DIVINA PASTORA	4	1	999	TODOS
CALLE	DOS DE MAYO	4	1	999	TODOS
PLAZA	ESPAÑA	4	1	999	TODOS
CALLE	ESTACION	4	1	41	IMPARES
CALLE	ESTACION	4	2	12	PARES
CALLE	ESTACION DEL NORTE	4	1	999	TODOS
CALLE	FERROCARRIL	4	1	999	TODOS
CALLE	GAMAZO	4	1	999	TODOS
CALLE	GARCIA LESMES	4	1	999	TODOS
CALLE	GARCIA VALLADOLID	4	1	999	TODOS
CALLE	GENERAL RUIZ	4	1	999	TODOS
CALLE	HOSTIEROS	4	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	INDEPENDENCIA	4	1	999	TODOS
CALLE	JOSE MARIA LACORT	4	1	999	TODOS
CALLE	JUAN AGAPITO Y REVILLA	4	1	999	TODOS
CALLE	LA GALATEA	4	1	999	TODOS
CALLE	LABRADORES	4	1	999	TODOS
CALLE	LOZA	4	1	999	TODOS
PLAZA	MADRID	4	1	999	TODOS
CALLE	MANTERIA	4	1	999	TODOS
CALLE	MANTILLA	4	1	999	TODOS
CALLE	MARINA DE ESCOBAR	4	1	999	TODOS
CALLE	MIGUEL ISCAR	4	1	999	TODOS
CALLE	MURO	4	1	999	TODOS
CALLE	NICOLAS SALMERON	4	1	21	IMPARES
CALLE	NICOLAS SALMERON	4	2	26	PARES
CALLE	NOGAL	4	1	999	TODOS
CALLE	PANADEROS	4	1	999	TODOS
CALLE	PEDRO DE LA GASCA	4	1	999	TODOS
CALLE	PERU	4	1	999	TODOS
CALLE	RASTRO	4	1	999	TODOS
CALLE	RECONDO	4	23	33	IMPARES
PLAZA	SAN ANDRES	4	1	999	TODOS
PLAZA	SAN ANDRES	4	1	999	TODOS
CALLE	SAN LUIS	4	1	13	IMPARES
CALLE	SAN LUIS	4	2	10	PARES
CALLE	VEGA	4	1	999	TODOS
CALLE	ALEMANIA	5	1	999	TODOS
CALLE	ARAGON	5	0	999	TODOS
PASEO	ARCO DE LADRILLO	5	1	17	TODOS
PASEO	ARCO DE LADRILLO	5	18	18	PARES
CALLE	CATALINA ADULCE	5	1	999	TODOS
CALLE	COSO	5	1	999	TODOS
CALLE	DOMINGO MARTINEZ	5	1	999	TODOS
CALLE	ESTE	5	1	999	TODOS
PASEO	FILIPINOS	5	1	999	TODOS
CALLE	FLORIDA	5	1	999	TODOS
CALLE	GABILONDO	5	1	999	TODOS
CALLE	GUARDERIA	5	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
PASEO	HOSPITAL MILITAR	5	1	31	IMPARES
PASEO	HOSPITAL MILITAR	5	2	22	PARES
CALLE	INDIA	5	1	999	TODOS
CALLE	ITALIA	5	1	999	TODOS
CALLE	NAVARRA	5	1	99	TODOS
CALLE	NORTE	5	1	999	TODOS
CALLE	OESTE	5	1	999	TODOS
CALLE	PERAL	5	1	999	TODOS
CALLE	PORTUGAL	5	1	999	TODOS
CALLE	PUENTE COLGANTE	5	1	49	IMPARES
CALLE	PUENTE COLGANTE	5	6	36	PARES
CALLE	RECONDO	5	1	19	IMPARES
CALLE	RECONDO	5	2	8	PARES
CALLE	SAN JOSE	5	1	999	TODOS
CALLE	SUR	5	1	999	TODOS
CALLE	TOREROS	5	1	17	IMPARES
CALLE	TOREROS	5	1	999	TODOS
CALLE	TOREROS	5	2	12	PARES
PASEO	ZORRILLA	5	3	49	IMPARES
CALLE	ACIBELAS	6	13	21	IMPARES
CALLE	ACIBELAS	6	20	26	PARES
CALLE	ARTESANIA	6	1	999	TODOS
CALLE	ASUNCION	6	1	999	TODOS
CALLE	BAILARIN VICENTE ESCUDERO	6	1	5	TODOS
CALLE	BAUTISMO	6	1	999	TODOS
CALLE	CERAMICA	6	1	999	TODOS
CALLE	CERVANTES	6	1	999	TODOS
PLAZA	CIRCULAR	6	1	999	TODOS
PLAZA	CIRCULAR	6	1	999	TODOS
CALLE	DOCTOR MONTERO	6	1	999	TODOS
CALLE	ESTACION	6	43	105	IMPARES
CALLE	FLORES	6	1	999	TODOS
CALLE	JARDINES	6	1	999	TODOS
CALLE	MARIEMMA	6	1	999	TODOS
CALLE	MIGUEL DE PRADO	6	1	999	TODOS
CALLE	NICASIO PEREZ	6	1	999	TODOS
CALLE	NICOLAS SALMERON	6	23	37	IMPARES



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	NICOLAS SALMERON	6	28	42	PARES
CALLE	NIÑA GUAPA	6	1	999	TODOS
CALLE	PADRE CLARET	6	1	999	TODOS
CALLE	PEREZ GALDOS	6	1	999	TODOS
CALLE	RENEDO	6	1	999	TODOS
CALLE	SAN LUIS	6	12	18	PARES
CALLE	SAN LUIS	6	15	23	IMPARES
CALLE	SANTA LUCIA	6	1	999	TODOS
CALLE	SANTIAGO RUSIÑOL	6	1	999	TODOS
CALLE	TUDELA	6	1	999	TODOS
PLAZA	VADILLOS	6	3	4	TODOS
CALLE	VERBENA	6	1	999	TODOS
TRVA	VERBENA	6	1	999	TODOS
CALLE	VERBENA (PROLONGACION)	6	1	999	TODOS
CALLE	ALAMILLOS	7	1	999	TODOS
CALLE	ALONSO BERRUGUETE	7	1	999	TODOS
CALLE	ALONSO PESQUERA	7	1	999	TODOS
CALLE	ANDRES DE LAORDEN	7	1	999	TODOS
CALLE	ARRIBAS	7	1	999	TODOS
CALLE	ARZOBISPO GANDASEGUI	7	1	999	TODOS
CALLE	CANOVAS DEL CASTILLO	7	1	999	TODOS
CALLE	CARCEL DE LA CORONA	7	1	999	TODOS
CALLE	CARDENAL COS	7	1	999	TODOS
CALLE	CARDENAL MENDOZA	7	1	999	TODOS
CALLE	CASCAJARES	7	1	999	TODOS
CALLE	CASTELAR	7	1	999	TODOS
CALLE	CATEDRAL	7	1	999	TODOS
PLAZA	COLEGIO DE SANTA CRUZ	7	1	999	TODOS
CALLE	COLON	7	1	999	TODOS
CALLE	COMUNIDADES	7	1	999	TODOS
CALLE	DON SANCHO	7	1	999	TODOS
CALLE	DONCELLAS	7	1	999	TODOS
CALLE	DUQUE DE LERMA	7	1	999	TODOS
CALLE	ENRIQUE IV	7	1	999	TODOS
CALLE	ESTADIO	7	1	999	TODOS
CALLE	ESTUDIOS	7	0	999	TODOS
CALLE	FACULTAD DE MEDICINA	7	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	FIDEL RECIO	7	1	999	TODOS
CALLE	FRANCISCO JAVIER MARTIN ABRIL	7	1	999	TODOS
CALLE	FRAY LUIS DE LEON	7	1	999	TODOS
CALLE	GALERA	7	1	999	TODOS
CALLE	HUELGAS	7	1	999	TODOS
CALLE	JUAN MAMBRILLA	7	1	999	TODOS
CALLE	LIBRERIA	7	1	999	TODOS
CALLE	LOPEZ GOMEZ	7	1	999	TODOS
CALLE	MALDONADO	7	1	999	TODOS
CALLE	MERCED	7	1	999	TODOS
CALLE	NUÑEZ DE ARCE	7	1	999	TODOS
CALLE	PADRE ARREGUI	7	1	999	TODOS
CALLE	PADRE ARREGUI	7	1	999	TODOS
CALLE	PEDRO BARRUECOS	7	1	999	TODOS
CALLE	REGALADO	7	1	999	TODOS
CALLE	REYES	7	1	999	TODOS
CALLE	RUIZ HERNANDEZ	7	1	999	TODOS
PLAZA	SALVADOR	7	1	999	TODOS
CALLE	SAN FELIPE	7	1	999	TODOS
PLAZA	SAN JUAN	7	1	999	TODOS
CALLE	SANTUARIO	7	1	999	TODOS
CALLE	SIERPE	7	0	99	TODOS
CALLE	SIMON ARANDA	7	1	999	TODOS
CALLE	TERCIAS	7	1	999	TODOS
CALLE	TERESA GIL	7	1	999	TODOS
PLAZA	UNIVERSIDAD	7	1	999	TODOS
CALLE	VELARDES	7	1	999	TODOS
CALLE	ALONSO BERRUGUETE	8	1	999	TODOS
CALLE	ANGUSTIAS	8	1	999	TODOS
CALLE	ANTIGUA	8	1	999	TODOS
PLAZA	ARCES	8	1	999	TODOS
CALLE	BAJADA DE LA LIBERTAD	8	1	999	TODOS
CALLE	BAO	8	1	999	TODOS
CALLE	CADENAS DE SAN GREGORIO	8	1	999	TODOS
CALLE	CAMARIN DE SAN MARTIN	8	1	999	TODOS
PLAZA	CANTARRANILLAS	8	1	999	TODOS
PLAZA	CANTARRANILLAS	8	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	CHANCILLERIA	8	1	999	TODOS
CALLE	CONDE ANSUREZ	8	1	999	TODOS
CALLE	CONDE DE RIBADEO	8	1	999	TODOS
CALLE	DOCTOR CAZALLA	8	1	999	TODOS
CALLE	EBANISTERIA	8	1	999	TODOS
CALLE	ECHEGARAY	8	1	999	TODOS
CALLE	EMPECINADO	8	1	999	TODOS
CALLE	ESGUEVA	8	1	999	TODOS
CALLE	ESTRECHA	8	1	999	TODOS
PLAZA	FEDERICO WATTENBERG	8	1	999	TODOS
CALLE	FELIPE II	8	1	999	TODOS
CALLE	FRAY ANTONIO ALCALDE	8	1	999	TODOS
CALLE	FRAY LUIS DE GRANADA	8	1	999	TODOS
CALLE	GALLEGOS	8	1	999	TODOS
CALLE	GENERAL ALMIRANTE	8	1	999	TODOS
CALLE	GONDOMAR	8	1	999	TODOS
CALLE	GUADAMACILEROS	8	1	999	TODOS
CALLE	LEON	8	1	999	TODOS
CALLE	LEOPOLDO CANO	8	1	999	TODOS
PLAZA	LIBERTAD	8	1	999	TODOS
CALLE	LIRA	8	1	999	TODOS
CALLE	MACIAS PICAVEA	8	1	999	TODOS
CALLE	MAGAÑA	8	1	999	TODOS
CALLE	MARQUES DEL DUERO	8	1	999	TODOS
CALLE	MOROS	8	1	999	TODOS
CALLE	PADILLA	8	1	999	TODOS
CALLE	PARAISO	8	1	999	TODOS
CALLE	PIEDAD	8	1	999	TODOS
CALLE	PLATERIA	8	1	999	TODOS
PLAZA	PORTUGALETE	8	1	999	TODOS
CALLE	PRADO	8	1	999	TODOS
CALLE	PUEBLA	8	1	999	TODOS
CALLE	RAMON NUÑEZ	8	1	999	TODOS
AVDA	RAMON Y CAJAL	8	1	999	TODOS
CALLE	REAL DE BURGOS	8	1	999	TODOS
CALLE	REAL DE BURGOS	8	2	10	PARES
PLAZA	ROSARIO	8	1	999	TODOS



Tipo	NOMBRE CALLE	ZONA	Desde	Hasta	Mano
CALLE	RUA OSCURA	8	1	999	TODOS
CALLE	SABANO	8	1	999	TODOS
CALLE	SAN ANTONIO DE PADUA	8	1	999	TODOS
CALLE	SAN BLAS	8	1	999	TODOS
CALLE	SAN JUAN DE DIOS	8	1	999	TODOS
CALLE	SAN MARTIN	8	1	999	TODOS
PLAZA	SAN MIGUEL	8	1	999	TODOS
PLAZA	SAN PABLO	8	1	999	TODOS
CALLE	SANZ Y FORES	8	1	999	TODOS
CALLE	SOLANILLA	8	1	999	TODOS
CALLE	TINTES	8	1	999	TODOS
CALLE	TORRECILLA	8	1	999	TODOS
CALLE	ZAPICO	8	1	999	TODOS
CALLE	ALBENIZ	9	1	999	TODOS
CALLE	ARRIETA	9	1	999	TODOS
CALLE	BARBIERI	9	1	999	TODOS
CALLE	CABALLERO	9	1	999	TODOS
CALLE	CHAPI	9	1	999	TODOS
CALLE	CHUECA	9	1	999	TODOS
CALLE	CRISTOBAL MORALES	9	1	999	TODOS
PLAZA	DOCTOR QUEMADA	9	1	999	TODOS
PASEO	DON JUAN DE AUSTRIA	9	1	5	IMPARES
CALLE	ESTEBAN DAZA	9	1	999	TODOS
CALLE	FALLA	9	1	999	TODOS
CALLE	FELIX ANTONIO	9	1	999	TODOS
CALLE	FELIX ANTONIO	9	1	999	TODOS
CALLE	GRANADOS	9	1	999	TODOS
CALLE	JOAQUIN RODRIGO	9	1	999	TODOS
CALLE	JUAN ALTISENT	9	1	999	TODOS
CALLE	RAFAEL HERNANDO	9	1	999	TODOS
CALLE	SARASATE	9	1	999	TODOS
CALLE	SERRANO	9	1	999	TODOS
CALLE	SOROZABAL	9	1	999	TODOS
CALLE	TURINA	9	1	999	TODOS
CALLE	VICENTE GOICOECHEA	9	1	999	TODOS
CALLE	VIVES	9	1	999	TODOS
PASEO	ZORRILLA	9	132	158	PARES



El Alcalde de Valladolid

DECRETO NÚM. 4924

Alcalde: Excmo. Sr. D. Francisco Javier León de la Riva
Valladolid, 7 de mayo de 2014

Como consecuencia del Decreto núm. 4894, de fecha 6 de mayo de 2014, en el que se dicta la eliminación de ciertos nombres de vías públicas y de un puente de la ciudad, **esta ALCALDÍA resuelve** que, en lo sucesivo,

- la calle *Alfárez Provisional* pasará a denominarse *calle Padre Benito Menni*;
- la calle *Antonio Lorenzo Hurtado* pasará a denominarse *calle Arzobispo José Delicado*;
- la calle *Clarencio Sanz* pasará a denominarse *calle Bilbao*;
- la calle *García Morato* pasará a denominarse *Paseo del Hospital Militar*, recuperando así el nombre que tenía antiguamente;
- la calle *General Solchaga* pasará a denominarse *avenida El Norte de Castilla*;
- la calle *Héroes del Alcázar de Toledo* pasará a denominarse *calle Héroes de Alcántara*;
- la calle *Jesús Rivero Meneses* pasará a denominarse *calle Francesco Scrimieri*;
- la calle *Leopoldo de Castro* pasará a denominarse *calle Juana de Castilla*;
- la calle *José Antonio Primo de Rivera* pasará a denominarse *calle de los Molinos*, nombre con el que figura en el plano antiguo de 1738;
- la calle *Julio Ruiz De Alda* pasará a denominarse *calle Mariano José de Larra*;
- la calle *Rosario Pereda* pasará a denominarse *calle Concha Velasco*;
- la calle *Sargento Provisional* pasará a denominarse *calle de la Transición*;
- el *Puente García Morato* pasará a denominarse *Puente de Adolfo Suárez*;

Lo manda y firma el Excmo. Sr. Alcalde antes dicho, en el lugar y la fecha también expresados, y yo, el Vicesecretario General, doy fe.



F. J. León de la Riva
Fco. Javier León de la Riva



José Manuel Martínez Fernández
José Manuel Martínez Fernández



ANEXO II

RELACIÓN DE PERSONAL OBJETO DE SUBROGACIÓN, ADSCRITO AL CONTRATO DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS EN LA VÍA PÚBLICA DE LA CIUDAD DE VALLADOLID.



CATEGORÍA	ANTIGÜEDAD	JORNADA	SALARIO 2016
CONTROLADOR	ene-04	50%	10.492,71
CONTROLADOR	ene-02	66,66%	13.611,14
CONTROLADOR	ene-00	100%	20.631,66
CONTROLADOR	ene-08	50%	9.712,79
CONTROLADOR	ene-05	43,33%	8.906,28
CONTROLADOR	ene-90	87,50%	20.241,70
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-92	100%	22.971,42
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-91	100%	22.971,42
CONTROLADOR	ene-02	50%	10.492,71
CONTROLADOR	ene-89	100%	23.751,34
CONTROLADOR	ene-10	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-90	75%	17.511,98
CONTROLADOR	ene-89	75%	18.096,92
CONTROLADOR	ene-91	95%	21.879,53
CONTROLADOR	ene-90	66,66%	15.690,72
CONTROLADOR	ene-92	66,66%	15.690,72
CONTROLADOR	ene-91	100%	22.971,42
CONTROLADOR	ene-91	100%	22.971,42
CONTROLADOR	ene-92	25%	6.593,12
CONTROLADOR	ene-91	66,67%	15.692,90
CONTROLADOR	ene-03	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-91	50%	12.052,55
CONTROLADOR	ene-92	50%	12.052,55
CONTROLADOR	ene-06	100%	19.071,82
CONTROLADOR	ene-05	100%	19.071,82
CONTROLADOR	ene-09	69%	14.002,35
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-05	100%	19.071,82
CONTROLADOR	ene-09	50%	9.712,79
CONTROLADOR	ene-95	66,66%	22.191,50
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-97	100%	21.411,58
CONTROLADOR	ene-11	100%	17.511,98



CATEGORÍA	ANTIGÜEDAD	JORNADA	SALARIO 2016
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-11	100%	17.511,98
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-10	75%	14.002,35
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-11	100%	17.511,98
CONTROLADOR	ene-05	50%	10.102,75
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-02	95%	18.915,84
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-06	100%	19.071,82
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-02	50%	10.492,71
CONTROLADOR	ene-05	100%	19.071,82
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-03	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-06	50%	19.071,82
CONTROLADOR	ene-09	50%	9.712,79
CONTROLADOR	ene-03	50%	10.492,71
CONTROLADOR	ene-02	100%	19.851,74
CONTROLADOR	ene-11	100%	17.511,98
CONTROLADOR	ene-05	100%	19.071,82
CONTROLADOR	ene-03	75%	15.172,23
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-09	75%	14.002,35
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-09	100%	18.291,90
CONTROLADOR	ene-11	50%	9.322,84
CONTROLADOR	ene-13	88%	13.417,41



CATEGORÍA	ANTIGÜEDAD	JORNADA	SALARIO 2016
OF. ADMINISTRATIVO	ene-90	100%	30.840,33
OF. ADMINISTRATIVO	ene-97	100%	30.964,40
AUX. ADMINISTRATIVO	ene-03	100%	22.215,99
AUX. ADMINISTRATIVO	ene-05	100%	21.337,56
TCO. MANTENIMIENTO	ene-89	100%	35.129,69
TCO. MANTENIMIENTO	ene-89	100%	34.492,41
TCO. MANTENIMIENTO	ene-09	100%	23.350,64
OFIC. OFICIOS VARIOS	ene-02	100%	22.792,26
OFIC. OFICIOS VARIOS	ene-02	100%	22.792,26
OFIC. OFICIOS VARIOS	ene-94	100%	25.499,58
OFIC. OFICIOS VARIOS	ene-90	100%	26.402,02
INSPECTOR	ene-90	66,67%	19.441,73
INSPECTOR	ene-89	66,67%	20.027,38
INSPECTOR	ene-02	100%	22.215,99
INSPECTOR	ene-05	100%	21.337,56
INSPECTOR	ene-06	100%	21.337,56
INSPECTOR	ene-92	100%	25.729,70
GRUISTA	ene-07	100%	21.889,82
GRUISTA	ene-02	100%	22.792,26
GRUISTA	ene-08	100%	20.987,38
JEFE DE SERVICIO	ene-06	100%	29.098,30
			1.774.764,06



	CONTROL	ADM-GEST.	SUSTITUCIONES*
Salario Bruto.....:	1.254.089,24	520.674,82	104.699,60
Seguros Sociales (35%)...:	438.931,23	182.236,19	36.644,86
	1.693.020,47	702.911,01	141.344,46

* : 22 Controladores durante 3 meses y medio. Salario Anual = 16.316,82

	TOTAL
Salario Bruto.....:	1.879.463,66
Seguros Sociales (35%)...:	657.812,28
	2.537.275,94

CATEGORÍA	Nº	COSTE
CONTROLADOR	73	1.254.089,24
OFIC. ADMINISTRATIVO	2	61.804,73
AUX. ADMINISTRATIVO	2	43.553,55
TÉCNICO MTTO.	3	92.972,74
OFICIAL DE OFICIOS VARIOS	4	97.486,12
INSPECTOR	6	130.089,92
GRUISTA	3	65.669,46
JEFE DE SERVICIO	1	29.098,30
TOTAL PERSONAL CONTINUO	94	1.774.764,06
SUSTITUCIONES	22	104.699,60
Coste Seguridad Social	35%	657.812,28
TOTAL COSTE DE PERSONAL...:		2.537.275,94

Conforme,

EL REPRESENTANTE LEGAL DEL
ADJUDICATARIO

Fdo.:

Valladolid, 28 de abril de 2016; El Jefe del Centro de Movilidad Urbana, Roberto Riol Martínez



Ayuntamiento de
Valladolid

Resumen de Firmas

Pág.1/1

Título:Proyecto_ORA_20160428

Descripción:Proyecto_ORA_20160428