3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE SALUD Y CONSUMO

Resolución de 13 de mayo de 2025, de la Dirección Gerencia del Servicio Andaluz de Salud, por la que se aprueba el estudio de viabilidad de la concesión de obras de los aparcamientos, incluida en el proyecto de contratación mixta de obras y concesión de obras para la construcción del nuevo hospital de Málaga y se da respuesta a las alegaciones formuladas y al informe de la Comisión Consultiva de Contratación Pública sobre la estructura de costes. (PD. 1135/2025).

A N T E C E D E N T E S

Primero. El Servicio Andaluz de Salud prepara la tramitación de un contrato mixto de obras y concesión de obras, para la construcción de un nuevo hospital en la ciudad de Málaga.

Segundo. La parte del objeto contractual consistente en la concesión de obras conlleva la construcción y explotación de los aparcamientos con destino al uso del mencionado hospital.

Tercero. Para ello, y de conformidad con lo previsto en el artículo 247.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, se ha realizado el correspondiente estudio de viabilidad, con el contenido establecido en el apartado 2 del citado artículo.

Cuarto. Igualmente, esta Administración ha contratado la redacción de los correspondientes proyectos constructivos de los edificios de aparcamiento y hospital que comprenden el ámbito de concesión.

Quinto. El lunes 25 de noviembre de 2024, se publicó en el BOJA número 229, la Resolución de 19 de noviembre de 2024, de la Dirección General de Gestión Económica y Servicios del Servicio Andaluz de Salud, por la que se somete a información pública el estudio de viabilidad de la concesión de obras incluida en el proyecto de contratación mixta de obras y concesión de obras para la construcción del nuevo hospital de Málaga, así como los proyectos básicos y de ejecución de las fases en que se divide la obra.

En dicha resolución se daba de plazo un mes desde la fecha de publicación de la misma en el BOJA, para la presentación de alegaciones a ambos documentos, en cumplimiento de los artículos 247.3 y 249.2, en relación al art. 248.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.

Sexto. En el plazo otorgado se presentó una única alegación formulada por Ohla Concesiones, S.L., con núm. de registro 2024999013397233 y fecha de entrada el 24 de diciembre de 2024.

Séptimo. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Gestión Económica y Servicios, no se dedujo la necesidad de modificación de ninguna de las hipótesis en las que se basa el modelo económico que justificaba el estudio de viabilidad ni de sus conclusiones, dándose por respondidas las alegaciones presentadas, en los términos del artículo 83.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

00321274

Octavo. Con fecha 28 de enero de 2025 se resolvió aprobar el mencionado estudio de viabilidad de la concesión de obras de los aparcamientos incluida en el proyecto de contratación mixta de obras y concesión de obras para la construcción del nuevo hospital de Málaga, resolución publicada en el BOJA número 40, de 27 de febrero de 2025.

Noveno. No obstante todo lo anterior, con posterioridad se ha observado un error en determinados datos recogidos en el apartado 10 del estudio de viabilidad. «Valor actual neto de todas las inversiones, costes e ingresos del concesionario, a efectos de la evaluación del riesgo operacional, así como los criterios que sean precisos para valorar la tasa de descuento», derivados de la consideración del IVA en las inversiones, cuya corrección supone cambios significativos en el estudio.

Décimo. El viernes 4 de abril de 2025, se publicó en el BOJA número 65, la Resolución de 1 de abril de 2025, de la Dirección Gerencia del Servicio Andaluz de Salud, por la que se somete por segunda vez a información pública el estudio de viabilidad de la concesión de obras incluida en el proyecto de contratación mixta de obras y concesión de obras para la construcción del nuevo hospital de Málaga.

En dicha resolución se daba de plazo un mes desde la fecha de publicación de la misma en el BOJA, para la presentación de alegaciones.

Undécimo. El 11 de abril de 2025 se publica en el BOJA número 70 resolución de corrección errores materiales de la Resolución de 1 de abril de la Dirección Gerencia del Servicio Andaluz de Salud, por la que se somete por segunda vez a información pública el estudio de viabilidad de la concesión de obras incluida en el proyecto de contratación mixta de obras y concesión de obras para la construcción del nuevo hospital de Málaga, sin que se modifique el plazo para la presentación de alegaciones.

C O N S I D E R A N D O

1.º Que atendiendo al artículo 30 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el plazo para formular alegaciones finalizó el lunes 5 de mayo de 2025.

2º. Que en ese plazo se presentaron tres alegaciones:

1. Formulada por Acciona Concesiones, S.L., con registro núm. 202599904851066 de fecha 30.4.2025.

2. Formulada por Sando Concesiones, S.L., con registro núm. 202599904856970 de fecha 30.4.2025.

3. Formulada por Vialterra Infraestructuras Sociedad Anónima con registro núm. 202599904832078 de fecha 30.4.2025.

3.º Que con fecha 12.5.2025 la Dirección General de Gestión Económica y Servicios emite informe que se transcribe seguidamente:

«Informe a las alegaciones al estudio de viabilidad para la concesión de obras de los aparcamientos del nuevo hospital de Málaga sometido a información pública por Resolución de la Dirección Gerencia del Servicio Andaluz de Salud de 1 de abril de 2025, BOJA núm. 65, de 4 de abril de 2025, con corrección de errores mediante Resolución de 7 de abril de 2025, BOJA núm. 70, de 11 de abril de 2025, y al correspondiente de la Comisión Consultiva de Contratación Pública sobre Estructura de Costes.

Alegación formulada por Acciona Concesiones, S.L., con registro núm. 202599904851066 de fecha 30.4.2025.

Alegación (A) 1. Para poder explotar el parking provisional, fase 0, debe haber un tiempo para su preparación y ejecución. El EV plantea la explotación desde el día 1 de la firma del contrato, lo que no es viable si hay que hacer adecuaciones al mismo. Además, hay un prestador actual, y no sabemos en que condiciones ni cuando finaliza su contrato.

00321274

Incluso, no todas las plazas están disponibles desde el principio, ya que hay edificaciones que demoler, de las cuales no sabemos su situación. Todo esto no se ha tenido en cuenta en el EV ni en coste ni en plazo. Solicitamos la revisión de esos conceptos y sus consecuencias en el EV, tanto en coste como en plazo.

Respuesta (R) 1. El Estudio de Viabilidad no plantea la explotación de la fase 0 desde el día 1 de la firma del contrato, su explotación se prevé para el mes 3, tras dos meses de obra. Se ha detectado un error que indica como fecha de inicio de la explotación el 1 de enero de 2026 cuando realmente sería el 1 de marzo de 2026, como ha sido previsto en el Modelo Económico Financiero (MEF) que sirve de base al Estudio de Viabilidad (EV).

A 2. Respecto a los plazos establecidos en el estudio de viabilidad para la fase 1 del proyecto, se ha fijado un plazo total de construcción de 15 meses, que inicia con la firma del contrato. Al final de este plazo, se proyecta que las plazas de aparcamiento estén en funcionamiento. Sin embargo, consideramos que este tiempo es poco realista dadas las condiciones del proyecto.

Es fundamental que la ejecución de la fase 1 cuente con todas las licencias y permisos pertinentes desde el inicio. Además, la construcción de los sótanos, que se llevará a cabo mediante pantallas, se realizará por fases y requerirá diferentes tipos de apuntalamientos, además de gestionar la presencia de agua en el terreno. A esto se suma el hecho de que, una vez finalizada la obra, será necesario llevar a cabo la legalización tanto desde el punto de vista arquitectónico como de instalaciones.

Por tanto, sugerimos aumentar el plazo de construcción de manera razonable, 10-12 meses adicionales, teniendo en cuenta estos factores, para asegurar que podamos cumplir con los estándares de calidad y los requerimientos de legalización.

Adicionalmente, la construcción de la fase 1, coincidirá temporalmente con las obras del tramo del metro que transcurre por la calle Blas de Lezo, incluyendo la construcción de la estación pertinente al hospital. Es esencial considerar estas obras en el análisis del impacto sobre la demanda del parking, así como estudiar la habilitación de accesos provisionales necesarios para garantizar que se cumpla con la previsión de demanda.

R 2. El plazo de ejecución de las obras del edificio de aparcamiento ha sido propuesto por el equipo redactor del proyecto en base a las características del edificio en el que prima la prefabricación, estimándose viable su construcción en 15 meses.

Dado que la actuación se encuentra encuadrada dentro de una Declaración de Interés autonómico no es necesario someterla al trámite de concesión de licencia.

La legalización de las instalaciones pueden realizarse con la suficiente diligencia por el concesionario sin que supongan retrasos en la puesta en servicio.

Puesto que el aparcamiento tiene acceso desde la calle Velarde, en caso de ocupación de Blas de Lezo por las obras del Metro se podrá utilizar siempre aquel acceso para permitir su uso.

A 3. Aunque se ha definido una duración de 46 meses para la fase 2, considerando la complejidad del proyecto y las interferencias con otras obras en curso (como la línea 2 del Metro de Málaga y el subtramo 3 hacia el Hospital Civil), se estima que este periodo podría extenderse hasta al menos 12 meses mas. Se solicita reconsiderar los plazos de los trabajos de esta fase.

R 3. El plazo previsto para la ejecución de la fase 2 es de 60 meses.

A 4. Los plazos propuestos en proyecto son de difícil cumplimiento en base a la experiencia debido a las autorizaciones y permisos, incidencias, y además requiere unos horarios y maquinaria excesivos teniendo unos rendimientos muy altos sobre todo bajo rasante, en la parte de fase 1 para poner en marcha los aparcamientos también se necesita legalizar instalaciones que se lleva tiempo una vez terminada la obra. Respecto a los trabajos de ejecución de las pantallas, habrá que poner tres equipos de pantallas y a doble turno (esto vale para la fase 1 y 2). Aquí se tendrían problemas con ese horario (entrada la noche), por ser una zona de viviendas lo que muy probablemente impidan hacer dichos trabajos durante ese turno. Hay que revisar el plazo de ejecución.

00321274

R 4. El plazo de ejecución de las obras del edificio de aparcamiento ha sido propuesto por el equipo redactor del proyecto en base a las características del edificio en el que prima la prefabricación, estimándose viable su construcción en 15 meses.

A 5. Hay que tener muy en cuenta que las obras se van a ejecutar en paralelo con las de la línea 2 del Metro de Málaga y su subtramo 3 al Hospital Civil, que transita por la calle Blas de Lezo, y quedara totalmente cerrada para transitar para la obra que nos ocupa. Va a haber un problema de accesos para poder continuar con el funcionamiento de los parking a la vez que la realización de las obras. Se solicita tener en consideración estos temas de cara a los plazos y a los ingresos no percibidos por las afecciones en la utilización de las plazas de parking.

R 5. El aparcamiento resultante de la fase 1 tiene acceso desde la calle Velarde, por lo que, en caso de ocupación de Blas de Lezo por las obras del Metro se podrá utilizar siempre aquel acceso para permitir su uso.

A 6. El retraso en la puesta en marcha del hospital, una vez terminada la obra, tendrá consecuencias en los ingresos del parking de la fase 2. Se deberá reflejar un reequilibrio por este concepto. Al igual, que debe quedar independiente el uso y utilización del parking fase 2, independiente de la apertura y terminación del hospital completo.

R 6. Un posible retraso en la terminación del Hospital no tiene por qué tener incidencia en la puesta en marcha de los aparcamientos incluidos en la fase 2, siendo posible recepciones parciales que pudieran poner en uso los aparcamientos y cumplir los hitos establecidos.

A 7. Se debe establecer un periodo de carencia para los KPI's en base a que no debieran de aplicar hasta la completa puesta en explotación de la fase 1 y fase 2.

R 7. En el EV solo se habla de la necesidad de controlar la efectiva disponibilidad de la instalación por parte del adjudicatario. No se dice nada del momento en el que se empezarán a medir los indicadores de calidad y disponibilidad.

A 8. El alcance del contrato debe estar acotado en todo momento. Cualquier tema adicional al mismo, se debe canalizar a través de modificados de obra o de servicios. No puede estar a discreción de ninguna de las partes la realización de elementos o trabajos adicionales sin la correspondiente compensación económica. En esto casos se aumenta el riesgo de financiación e incluso, el riesgo de concurrencia a la licitación. Los precios unitarios a utilizar en los modificados deben ser aquellos a precio de mercado.

R 8. El alcance del contrato vendrá establecido en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) que regirá el contrato mixto de obra y concesión de obra. En él se establecerá el régimen de modificaciones que atenderá a lo prescrito en La Ley de Contratos del Sector Público y se definirá como se compondrán los precios unitarios en estos casos.

A 9. El EV establece un porcentaje de capital mínimo del 40% de las necesidades de financiación. Es un estándar muy alto para este tipo de proyectos y penaliza mucho la oferta del licitante. Se aconseja establecer un mínimo del 15-20%, y finalmente será decisión del Concesionario si se necesita poner más o menos capital en función de la financiación que finalmente consiga.

R 9. El ratio 40/60 de financiación propia y ajena es una hipótesis de trabajo en el caso base que utiliza el EV, no es una obligación de los licitadores.

A 10. Financiación: El cierre financiero suele llevar entre 12 y 18 meses en función de que los riesgos estén más o menos acotados, el proyecto esté aprobado, y siempre a partir del contrato firmado. Esto debiera de tenerse en cuenta en el estudio de viabilidad, que establece el mismo a la firma del contrato (1 enero 2026) lo que no es de mercado ni factible.

R 10. En el momento de presentar sus ofertas los licitadores deben contar con los compromisos de financiación por parte de las entidades financieras, por lo tanto, una vez adjudicada la concesión no queda más que formalizar dichos compromisos.

A 11. Actualización tarifas parking. No queda claro en el EV a qué porcentaje de IPC se deben actualizar las tarifas, se entiende que la tarifa base aplica desde el principio de la fase 0 provisional, y debe indicarse si desde ese año se actualizan y con qué IPC.

00321274

También debe quedar claro que cualquier modificación de las tarifas por parte de la Administración debe considerarse como un reequilibrio. Si no están bien definidos estos puntos, el riesgo está muy expuesto y el proyecto no será financiable.

R 11. La revisión de las tarifas se efectuará mediante una fórmula que será aprobada para su inclusión en el PCAP en base a una estructura de costes informada por la Comisión Consultiva de Contratación Pública. También en el PCAP se establecerá el régimen de modificación de la concesión.

A 12. Del EV se extrapolan unos ingresos muy optimistas asociados a una tarifa muy baja que sumado a la reserva de plazas para empleados, crean serias dudas sobre el mismo. Es muy importante que se adjunte el estudio de demanda para ver cómo se han tenido en consideración tanto los ramp-up de entrada en operación de cada parking, como los problemas de accesos debido a la connivencia con las obras. Igualmente, los ingresos asociados a la recarga de vehículos eléctricos, y los ingresos adicionales, entender su justificación nos haría entender ese volumen considerado de los mismos, ya que por experiencias del mercado, son muy optimistas los reflejados. Todo ello, va en detrimento de la viabilidad del proyecto.

R 12. Los ramp-up utilizados han sido para el año 1, 2, 3 y demanda estabilizada:

Plazas en rotación: 35,00%-40,00%-45,00%-60,00%.

Plazas de residentes: 85,00%-87,00%-92,00%-95,00%.

Recarga EV: 40,00%-50,00%-60,00%-70,00%.

A 13. Límite responsabilidad mantenimiento parking bajo hospital (fase 2). Hay que tener muy claro el límite de responsabilidad en la prestación del mantenimiento y la explotación del parking en la fase 2, ya que al estar integrado en el total del Hospital, debe estar claro de quien es la responsabilidad de ciertos elementos comunes, como puedan ser, ascensores, climatización, incendios, suministros… Es fácil establecer la separación en un edificio exento, pero no en el común. Lo más lógico, es que el Concesionario, solo se haga cargo de la gestión de la explotación del parking bajo el hospital, sin contemplar ningún tipo de suministro, ni mantenimiento asociado. De hecho, el importe contemplado de coste en el EV así lo refleja al ser un coste muy bajo.

R 13. El concesionario deberá hacerse cargo del mantenimiento del ámbito concesionado, que se concretará en la licitación del contrato mixto de obras y concesión de obras. Las instalaciones se acotarán y diferenciarán en la ejecución de la obra para que el concesionario se haga cargo tanto del mantenimiento como del coste de los suministros.

Hay que tener en cuenta que el EV contempla un mantenimiento mayor que afecta al 55% de las instalaciones con una periodicidad de 5 años.

A 14. Respecto a los suministros de energía, si están incluidos, solo deberían estar contemplados del edificio exento de parking. La dificultad en establecer separación entre el parking del hospital y el resto del hospital a nivel de suministros de toda índole: luz, agua... justifica que no se consideren dentro de la explotación del parking fase 2. Se solicita confirmar de si está contemplado en el coste incluido en el EV por la prestación del servicio ya que el coste presupuestado existente es muy bajo y no lo refleja.

R 14. Se prevé en el proyecto acometidas independientes para los aparcamientos, incluido el resultante de la fase 2. Por ello, los costes asociados a los suministros recaen sobre la concesión.

A 15. En el EV no se indica que estén contemplados los seguros, ni hay un coste asociado a los mismos. Se debe especificar que son a cargo de la Administración en la parte de ejecución del propio Hospital y parking fase 2, y en todo caso, en el edificio exento de parking fase 1, se incorpore el coste de los mismos en el EV.

R 15. Todos los gastos inherentes a la explotación del parking deben entenderse incluidos por cuenta del concesionario.

A 16. Documentación para aportar junto al EV: Es importante disponer de:

- El plan de puesta en marcha del Hospital, en relación a la actividad sanitaria, ya que afecta directamente a la demanda del parking.

00321274

- Documentación del Estudio Medioambiental. Si es obligación del Concesionario realizarla, hay que tener en cuenta tanto el coste como el tiempo necesario para su tramitación y obtención.

- Contrato actual de gestión del parking existente junto con su rescisión. Certificación por parte de la Administración que no existe requerimientos de subrogación.

- Edificaciones existentes. Documentación de que están libre de cargas y disponibles para su demolición. En caso contrario, hay que contemplar el tiempo necesario para tenerlo disponible.

R 16. No existe en la actualidad un plan de puesta en marcha del Hospital, que se tendrá que concretar cuando esté cercano el final de las obras. En cualquier caso en la actualidad ya existen dos hospitales y entre los objetivos del contrato está el que se minimice el tiempo en que carezcan de dotación de aparcamientos en este ámbito.

- La documentación medioambiental se desarrolló en el expediente para la Declaración de Interés Autonómico de la actuación.

- En el momento de inicio del contrato la parcela se encontrará libre de cualquier obstáculo para su comienzo, entre ellos se liberará de la empresa que actualmente gestiona los aparcamientos en superficie.

- Las edificaciones existentes están adscritas al SAS y no existe ningún impedimento para su demolición, a excepción del Centro de Transfusiones Tejidos y Células, cuyo traslado se realizará durante la ejecución de la primera fase y antes del comienzo de la segunda.

A 17. En la tabla de riesgos, se indica que en el concepto de mantenimiento, el vandalismo también está del lado del Concesionario. Este riesgo debe quedar fuera del alcance del Concesionario al no poder gestionarlo, y considerarlo en todo caso como fuerza mayor o en su defecto, quedar del lado de la Administración.

R 17. El riesgo de vandalismo no se considera fuerza mayor sino un riesgo transferido al concesionario que éste debe asumir durante la fase de explotación.

A 18. En el texto se indica que el periodo de construcción es de 16 meses y sin embargo en el MEF se consideran 15 meses. Ver fecha tabla fin construcción (31 marzo2027). Se solicita revisión de los plazos.

R 18. El periodo de construcción es de 15 meses y así se refleja en la tabla, la cifra que figura en el texto es una errata que se corrige.

A 19. Se indica que la fecha de inicio de la fase 1 del parking es el 1 de mayo de 2027. Mientras que en la tabla previa se indicaba el 1 de abril de 2027 el inicio de operación. Se solicita aclaración.

R 19. La fecha considerada en el MEF para el inicio de la fase 1 es el 1 de mayo de 2027, la fecha reflejada en la tabla anterior es una errata que se corrige.

A 20. Se indica que el modelo puede incluir costes adicionales en el periodo de construcción, pero que no los contempla «El modelo contempla la posibilidad de incluir gastos adicionales, aunque por el momento estos se han establecido en 0%». Esto implica que una gran parte del coste necesario para la realización de los trabajos, no se está teniendo en cuenta en los números y rentabilidad que arroja el EV. Lo que hace que no sean reales y puede que hagan que no sea viable la ejecución del proyecto.

R 20. Eso simplemente indica que el caso base no ha incorporado partidas consideradas como costes adicionales, es decir, todos los costes necesarios están incluidos en las cifras indicadas como inversión.

A 21. En el EV no se prevé ningún coste para las auditorias necesarias en los contratos de concesión (cuentas anuales, auditoria de ingresos, fiscal, técnica, etc.), incluso faltan los costes de Due Diligence para la financiación. Se solicita que se tengan en cuenta estos costes en el EV para el análisis de la viabilidad del proyecto.

R 21. Todos los costes necesarios correrán a cargo del concesionario.

A 22. Sobre el margen del 4,00% incluido en la tabla de hipótesis financieras, ¿se refiere exclusivamente al margen sobre euribor, o se trata ya de un coste all-in? ¿Qué hipótesis de euribor o mid-swap euribor se están considerando? Solicitamos nos contesten

00321274

al respecto y sea revisado, ya que creemos que es muy inferior a las condiciones del mercado a fecha actual.

R 22. Las hipótesis financieras son las indicadas en la página 56. El margen se refiere al coste total de la financiación ajena, no se trata de un margen sobre ningún índice o tipo interbancario.

A 23. En el EV se indica o sobreentiende que la obra empieza desde el día de la firma del contrato, como el proyecto proporcionado tiene gran detalle, ¿se estima que la Licencia de Obra ya se ha tramitado y se tiene disponible a la firma del contrato?

R 23. La actuación está incluida en la Declaración de Interés Autonómico aprobada por acuerdo del Consejo de Gobierno de 2 de agosto de 2022, por lo que no está sometida al trámite de licencia urbanística. Esto quiere decir que las obras pueden comenzar inmediatamente tras la firma del contrato.

A 24. En el EV no se prevé ningún desfase entre la finalización de las distintas fases constructivas y la puesta en operación de los parkings, teniendo ingresos desde el día siguiente. Esto no es real, siempre hay un periodo de puesta en marcha, sobre todo condicionado por las licencias de apertura y funcionamiento. Se solicita tengan en consideración este tema, ya que afecta a plazo, coste e ingresos.

R 24. La puesta en funcionamiento de los aparcamientos en el más breve plazo posible es uno de los objetivos que se pretenden con la Contratación mixta de Obra y Concesión de obra, puesto que la ausencia de plazas de aparcamiento en este ámbito puede poner en peligro la funcionalidad de los hospitales existentes actualmente, Civil y Materno Infantil. Por ello se requiere minimizar los plazos para el funcionamiento de los aparcamientos tras la finalización de las obras, debiendo el concesionario realizar todas las legalizaciones y autorizaciones con la máxima celeridad. En este sentido se considera que los plazos considerados en el EV son adecuados y deben cumplirse por el concesionario.

A 25. Los costes considerados en el EV, se indica que son a € reales 2024. Entendemos que se tendrá en cuenta en sucesivas revisiones, el tiempo trascurrido hasta la fecha y se inflacten los costes en consideración.

R 25. El PCAP que regirá el contrato mixto de obra y concesión de obra, preverá la fórmula de revisión de precios en base a una estructura de costes informada por la Comisión Consultiva de Contratación Pública.

Alegación formulada por Sando Concesiones, S.L., con registro núm. 202599904856970 de fecha 30.4.2025.

Alegación (A) 1. Plazo de contrato (página 49): ¿Qué duración total tiene el contrato? Se indica un plazo total de 23 años en el EV, iniciando el 1 enero de 2026 con el cierre financiero marcado el mismo día (no real). Aunque se obtuviesen cartas de compromiso con entidades financieras para la presentación de la documentación de la licitación, no es hasta la adjudicación cuando comienza de forma efectiva el proceso de negociación y Due Diligence con las entidades financieras, para la elaboración del modelo económico-financiero definitivo. El EV no ha previsto estos plazos, que son indispensables y se pueden demorar más de 1 año desde la adjudicación del contrato.

Respuesta (R) 1. El contrato tendrá una duración de 23 años comenzando con la firma del acta de comprobación de replanteo e inicio de obra, y así quedará reflejado en el PCAP que regirá el contrato mixto de obra y concesión de obra. La fecha reflejada en el EV es una estimación, pero será el acta mencionada la que dé comienzo efectivo al contrato.

Respecto a las posibles dificultades y plazos para concretar la financiación, son riesgos que debe asumir el concesionario.

A 2. Hipótesis temporales (página 49): El periodo de construcción estimado para la fase 1, ¿es de 15 o 16 meses? Se solicita aclaración. En cualquier caso, este plazo parece insuficiente dadas las características técnicas de la obra a ejecutar y la complejidad de la ejecución de una edificación de 3 plantas sótano más 7 plantas sobre rasante. La parcela se encuentra con presencia de nivel freático que dificulta su ejecución y precisa del uso

00321274

de tablestacas, ejecución de pantallas y los tiempos necesarios para el apuntalamiento de las distintas plantas, además de las posibles afecciones que resulten de la concurrencia con la obra de línea 2 del metro de Málaga al Hospital Civil. Si a esto, se une la necesidad de conseguir licencia de obra, antes de comenzar la construcción, legalización de las instalaciones, y obtención de la preceptiva licencia de actividad para poder comenzar la explotación del aparcamiento, consideramos que el plazo de la fase 1 debería extenderse al menos hasta los 25 meses desde el comienzo de las obras.

R 2. El plazo de ejecución de las obras del edificio de aparcamiento es de 15 meses como queda reflejado en el proyecto que sirve de base para la licitación y ha sido propuesto por el equipo redactor del proyecto en base a las características del edificio en el que prima la prefabricación. La cifra de 16 meses que figura en el texto es una errata que se corrige.

Dado que la actuación se encuentra encuadrada dentro de una Declaración de Interés autonómico no es necesario someterla al trámite de concesión de licencia.

La legalización de las instalaciones puede realizarse con la suficiente diligencia por el concesionario, sin que suponga retrasos en la puesta en servicio.

A 3. Obtención de licencias de obras (página 4): Se indica que en el objeto del contrato está incluido tramitar y obtener las correspondientes licencias. Habida cuenta del tiempo medio que está tardando la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga en otorgar licencias de obras (más de un año según nuestra experiencia), si el plazo indicado anteriormente incluye este trámite, entonces no sería posible cumplir en el plazo total estimado para la construcción.

R 3. La actuación está incluida en la Declaración de Interés Autonómico aprobada por acuerdo del Consejo de Gobierno de 2 de agosto de 2022, por lo que no está sometida al trámite de licencia urbanística. Esto quiere decir que las obras pueden comenzar inmediatamente tras la firma del contrato.

A 4. Plazo de realización de la fase 1: Para la explotación del aparcamiento provisional exterior de la fase 0, se precisan trabajos de demolición de edificaciones existentes y trabajos previos que no han sido tenidos en cuenta en el EV, ya que se establece la disposición inmediata de 650 plazas de aparcamiento desde la firma del contrato (habría que contemplar también el plazo necesario para la obtención de la licencia de actividad provisional). Como la fase 1 se solapa en el EV con la fase 0, en nuestra opinión, el plazo es insuficiente ya que hay que tener en cuenta la dificultad de la ejecución del edificio de parking en altura junto a las viviendas (no se puede ejecutar si antes no se tienen en cuenta los estudios necesarios para realizarlo con seguridad para las mismas).

R 4. En el EV se ha trasladado por error la fecha de inicio de actividad del aparcamiento provisional coincidente con el inicio del contrato, mientras que en el MEF se ha previsto un periodo de dos meses para su ejecución, comenzando su actividad el 1 de marzo de 2027. Se corrige.

El plazo de ejecución de las obras del edificio de aparcamiento ha sido propuesto por el equipo redactor del proyecto en base a las características del edificio en el que prima la prefabricación, estimándose viable su construcción en 15 meses y habiéndose tenido en cuenta en el proyecto todas las circunstancias tanto geotécnicas como de proximidad a los edificios.

A 5. ¿Cuál es el periodo de construcción máximo previsto para la fase 2? Por la complejidad técnica de la obra y la afección de las obras del metro, estimamos que la fase 2, no durará menos de 60 meses. Solicitamos aclaración de los plazos para la fase 2.

R 5. El periodo previsto para la ejecución de la fase 2 es de 60 meses.

A 6. Recepción del emplazamiento: ¿Está garantizada la recepción del emplazamiento y edificaciones existentes libre de cargas, sin posibles subrogaciones de personal del parking existente, así como de funcionalidad? Se debería establecer el mecanismo por el cual se recibe el emplazamiento con los elementos/edificaciones libres de cargas, de funcionalidad y de personas. Si actualmente el parking en superficie lo gestiona una empresa, el contrato debe estar cancelado y no tener ninguna vinculación con el nuevo

00321274

contrato. Si no es así, debe estar claramente identificado su situación y liberación al igual que cuantificado y presupuestado.

R 6. En el momento de inicio del contrato la parcela se encontrará libre de cargas y de cualquier obstáculo para su comienzo, entre ellos se liberará de la empresa que actualmente gestiona los aparcamientos en superficie.

A 7. Plazo de la financiación (página 56): El EV establece un plazo máximo estimado de la deuda de 23 años, que coincide con la duración del contrato. Entendemos no es una hipótesis real de mercado, ya que no existiría periodo de cola.

R 7. El periodo de cola proporciona una capa de seguridad contra posibles retrasos en la ejecución del proyecto, cambios en los ingresos o dificultades financieras. Es siempre una opción para el adjudicatario como medida de seguridad, pero no entendemos que deba ser incluida en el EV dado que el caso base no contempla retrasos en la ejecución del proyecto.

A 8. Coste de la financiación (página 56): El EV establece un coste de la deuda del 4%. ¿El 4% estimado se refiere al coste total de la deuda o al margen sobre el tipo de referencia? Se solicita aclaración. Si es el coste total, dados los riesgos asociados al proyecto, parece un coste demasiado bajo.

R 8. Las hipótesis financieras son las indicadas en la página 56. El margen del 4% se refiere al coste total de la financiación ajena, no se trata de un margen sobre ningún índice o tipo interbancario.

A 9. Inversión inicial (páginas 45 y 50): El EV indica una inversión inicial de 65,430 millones de € (sin IVA), que se corresponde con el coste de la construcción del aparcamiento (que se repercute sobre la Concesionaria), página 45. En la página 50 se indica que se ha establecido un 0% de gastos adicionales sobre inversión. ¿No se han contemplado el resto de las partidas de inversión adicionales al coste de la obra (ITP, licencias, arquitectos/dirección facultativa, control de calidad, cosite de las garantías, etc) en ningún otro capítulo? Si los considera, ¿en qué partida están contemplados?

R 9. Eso simplemente indica que el caso base no ha incorporado partidas consideradas como costes adicionales, es decir, todos los costes necesarios están incluidos en las cifras indicadas como inversión.

A 10. Electrolineras e Ingresos adicionales (página 54): dentro del EV hay unos ingresos adicionales, tanto los referidos a la explotación de las estaciones de carga de vehículos eléctricos, como una partida adicional del 2% de los ingresos totales, cantidad muy elevada, que no está concretada a qué conceptos se refiere y que tiene un alto impacto. Se solicita información de respaldo sobre estos otros ingresos. Respecto a los ingresos por recargas de VE, ¿se ha realizado algún estudio sobre el parque actual y futuro de vehículos eléctricos en Málaga, para determinar los ingresos por este concepto?; ¿se han tomado/analizado datos reales de aparcamientos en explotación (hasta la fecha los ingresos por recargas son muy escasos, y el peso que representan en el EV es muy relevante (casi el 16%), sumando millones de € a lo largo del contrato)?, ¿se han contrastado estos datos con operadores/sector de aparcamientos?. Por otro lado, los ingresos adicionales del 2% de los ingresos totales, que suponen varios millones de € durante la concesión, ¿a qué conceptos corresponden y cómo se han determinado cada uno de ellos?

R 10. Los conceptos incluidos en otros ingresos se refieren a la explotación comercial de espacios publicitarios. La estimación de los ingresos derivados de la recarga de VE se basa en la tendencia en cuanto a la expansión del parque de vehículos eléctricos.

A 11. Ocupación estabilizada (página 54): Para estimar la rotación de demanda normal, el EV utiliza como hipótesis un % de ocupación medio, durante 16 horas al día, del 60%. Habida cuenta del altísimo impacto que supone este dato en el cálculo de los ingresos, es preciso que el mismo esté respaldado por un estudio pormenorizado de demanda, y que, además, se contraste con datos reales del comportamiento de la demanda en aparcamientos asociados a hospitales. ¿Se ha realizado un estudio pormenorizado de demanda para obtenerlo?, ¿se ha tenido en cuenta, en la proyección de la demanda, la

00321274

entrada en servicio de la ampliación de la línea de metro hasta el hospital civil? Según nuestro entendimiento y experiencia en este tipo de explotaciones, la demanda varía mucho entre los turnos de mañana, tardes y noches, y como no, entre días laborales y fines de semana y festivos, por lo que resulta muy complicado poder alcanzar el % de ocupación medio anual establecido en el EV (con un núm. de plazas tan elevado).

¿Se ha diferenciado la ocupación por franjas horarias (turnos) y entre días laborables y no laborables?

R 11. El EV no detalla los porcentajes de ocupación por franjas horarias en días laborables y fines de semana, se trabaja con un promedio anual con el siguiente ramp-up para el año 1, 2, 3 y demanda estabilizada:

Plazas en rotación: 35,00%-40,00%-45,00%-60,00%.

Plazas de residentes: 85,00%-87,00%-92,00%-95,00%.

Recarga EV: 40,00%-50,00%-60,00%-70,00%.

Estas tasas de ocupación se estiman en base a la experiencia en otros parkings de características similares.

A 12. Mantenimiento parking (páginas 51 y 52): Se establecen los costes de operación y mantenimiento en 9€/m²/año por plaza. Además, se exige, presencia 24 de personal, seguridad, limpieza, atención al usuario. El valor de 283.000 €/año en la explotación del parking 1 y de 327.000€/año para parking 2 es insuficiente en base a nuestra experiencia en la explotación de aparcamientos. Además de los gastos de personal asociados a este servicio, hay que tener en cuenta el coste de los mantenimientos legales de las instalaciones (ascensores, contraincendios...). Teniendo en cuenta el SMI y las tablas salariales del convenio sectorial aplicable para el año 2025 (que suponen un coste para la empresa superior a 20.000 € por trabajador), los gastos de personal propio, vigilancia o limpieza establecidos, en nuestra opinión, son claramente insuficientes.

R 12. Los costes de mantenimiento se han estimado a partir de la experiencia en otros parking de características similares. Hay que tener en cuenta que el EV, además, contempla un mantenimiento mayor que afecta al 55% de las instalaciones con una periodicidad de 5 años.

A 13. Mantenimiento mayor/reposiciones (páginas 52 y 66): El valor de reposiciones, se indica en el EV que se ha contemplado el 55% del valor de las instalaciones cada 5 años. El importe que aparece en el EV es de 2,399 millones de € cada 5 años, corresponde al 3.66% de la inversión (65,43 millones de €), lo que es insuficiente para mantener en buen estado la infraestructura, tanto del aparcamiento de la fase 1 como la de la fase 2.

R 13. La cantidad estimada para mantenimiento mayor se basa en las dimensiones del parking y en el periodo de la concesión, utilizando los datos de otros establecimientos de características similares.

A 14. Gastos SPV (página 52): Se contempla una estimación de 10.000 €/año en Otros Gastos Directos (IAE, IBI, consumibles y otros). Entendemos que esta estimación no es real, dado el tamaño del aparcamiento y su ubicación, solamente en IAE e IBI el coste anual para la SPV será exponencialmente mayor.

R 14. Los gastos SPV incorporados en el EV son de 100.000 €/año.

A 15. Indicadores KPI's (página 18): El EV establece que se incluye dentro del alcance del concesionario la prestación de los servicios de explotación del parking y que éste estará sujeto al cumplimiento de los criterios de calidad asociados a ellos y que puede llevar a penalizaciones por incumplimientos. Estos indicadores de calidad (KPI´s) entendemos deben referirse únicamente a la explotación del parking y deberían estar respaldados por un canon por disponibilidad en el caso que no sean suficientes los ingresos de la explotación para sufragar los costes del servicio.

R 15. Los indicadores de calidad forman parte de la necesaria transferencia de riesgo al concesionario durante la fase de explotación. No se contempla ningún tipo de canon a pagar por parte de la Administración.

00321274

A 16. Tributos (página 52): En el EV no se han contemplado algunos impuestos, como el ITP y/o las tasa por VADO por entrada/salida de vehículos, además de considerar importes excesivamente bajos para IBI e IAE. ¿Se va a indicar en el pliego que el coste que supongan todos ellos corresponden a la Administración?

R 16. Todos los gastos inherentes a la explotación del parking deben entenderse incluidos por cuenta del concesionario.

A 17. FC Explotación (página 66): El cuadro de flujos de caja descontados (con tasa de inflación=0%), supone un sumatorio de ingresos de 138,7 millones de €, y unos pagos de 13,88 millones de €, por lo que el flujo de caja de explotación resultante es de 124,8 millones de €, que representa un 90% sobre los ingresos. Entendemos que este ratio no se corresponde con la realidad del sector, y que difícilmente pueda existir en España un aparcamiento con un FC Explotación del 90% de los ingresos. ¿Se ha contrastado este dato con empresas de sector, asociaciones empresariales (Asesga, Asepan), o con datos de observatorios por sectores? Además, si se analizan los datos publicados en el BOJA el pasado 26 de febrero de 2025 (nº39, página 2743/1), relativo a la propuesta de la estructura de costes del Proyecto, que se emplearán para determinar la fórmula de revisión de precios del aparcamiento, se pone de manifiesto lo siguiente:

1. En la medida que la última línea del cuadro con la estructura de costes de la actividad, se incluyen «Amortizaciones, gastos financieros y beneficio/pérdidas», implica que dicho porcentaje (de esta línea o partida) es igual y se corresponde con el % del Ebitda s/ ventas.

2. Del cuadro con la estructura de costes promedio resultante que se publica, se desprende un ratio del 54,87% anual, y del 52,67% valor de la concesión, valores ambos muy alejados del 90% que se contempla en el EV para todos los años de explotación (FC explotación sobre ventas).

En base a lo anterior, ¿por qué motivo/s los ratios obtenidos de las consultas efectuadas al mercado para la estructura de costes no se han trasladado al EV? Existe una diferencia muy relevante, anualmente, entre el 90% (FC Explotación sobre Ingresos del EV), y los datos promedios obtenidos y publicados del mercado.

R 17. Los ratios obtenidos en las consultas efectuadas al mercado pueden estar afectados por la distinta duración de las concesiones, dato que no conocemos. Además la estructura de costes de explotación no modificaría el importe final estimado para los OPEX.

Alegación formulada por Vialterra Infraestructuras Sociedad Anónima con registro núm. 202599904832078 de fecha 30.4.2025.

Alegación (A) 1. Sobre los edificios existentes en la parcela, ¿se tiene disponibilidad de los mismos para dar comienzo a las demoliciones desde el primer momento? ¿Cómo se entregaría la parcela para el comienzo de obra?.

Respuesta (R) 1. Las edificaciones existentes están adscritas al SAS y no existe ningún impedimento para su demolición, a excepción del Centro de Transfusiones Tejidos y Células, cuyo traslado se realizará durante la ejecución de la primera fase y antes del comienzo de la segunda.

La parcela se entregará libre de cargas y de cualquier obstáculo para la realización de las obras.

A 2. En la tabla de hipótesis temporales se establece la fecha de 1.1.2026 como inicio de proyecto y como inicio de construcción, ¿cuándo se fija el acta de replanteo?

R 2. La fecha establecida en el EV es una hipótesis. El acta de comprobación del replanteo se realizará de acuerdo a la LCSP y el PCAP en el plazo máximo de un mes desde la formalización del contrato.

A 3. Entendemos que el plazo de ejecución de 15 meses (fase 1) es muy escaso vista la complejidad del proyecto y la obligación de simultanear esta obra con la ejecución de la línea 2 del metro de Málaga subtramo 3. Consideramos un alargamiento necesario del plazo hasta los 24 meses.

00321274

R 3. El plazo de ejecución de las obras del edificio de aparcamiento (fase 1) ha sido propuesto por el equipo redactor del proyecto en base a las características del edificio en el que prima la prefabricación, estimándose viable su construcción en 15 meses.

A 4. Entendemos que el plazo de ejecución de 46 meses (fase 2) es muy escaso vista la complejidad del proyecto y la obligación de simultanear esta obra con la ejecución de la línea 2 del metro de Málaga subtramo 3. Consideramos un alargamiento necesario del plazo hasta los 60 meses.

R 4. El plazo de ejecución previsto para el edificio Hospital (fase 2) es de 60 meses.

A 5. Sería necesario saber en qué punto nos encontramos de desarrollo y aprobación del Estudio Medioambiental e incorporar los plazos necesarios para ello antes del comienzo de los trabajos.

R 5. La documentación medioambiental se desarrolló en el expediente para la Declaración de Interés Autonómico de la actuación.

A 6. Estimamos necesario la inclusión en el futuro contrato de mecanismos de compensación tanto de plazo como de coste por el retraso en la explotación del parking debido a los posibles retrasos de ejecución.

R 6. Los retrasos en la explotación del parking debido a retrasos en la ejecución serían responsabilidad directa del contratista y por lo tanto no pueden dar lugar a compensación. En caso de modificaciones del contrato por cualquier causa de las previstas en la LCSP se estará a lo dispuesto en aquella y en el PCAP que regirá la contratación.

A 7. Debido al período de ejecución de 7 años aproximadamente se debería tener en cuenta alguna fórmula para poder revisar los precios que puedan fluctuar al alza en ese período.

R 7. El PCAP que regirá el contrato mixto de obra y concesión de obra contendrá una fórmula de revisión de precios para la obra.

Así mismo, contendrá una fórmula para la revisión de tarifas aprobada por el órgano de contratación en base a una estructura de costes informada por la Comisión Consultiva de Contratación Pública.

A 8. Dentro de los ingresos adicionales encontramos dos apartados, uno las electrolineras y un segundo concepto definido como otros ingresos adicionales del 2% sobre los ingresos totales. Necesitaríamos saber en base a qué estudio se ha valorado la repercusión que pueden tener los puntos de recarga eléctrica y a qué corresponde el segundo apartado del 2% de ingresos adicionales.

R 8. Los conceptos incluidos en otros ingresos se refieren a la explotación comercial de espacios publicitarios.

A 9. Entendemos que para la explotación del parking provisional en fase 0 no es viable instalar toda la tecnología necesaria para un emplazamiento temporal.

R 9. En el proyecto, que se ha publicado junto con el EV, se encuentran definidas las características básicas del aparcamiento provisional de la fase 0. Los licitadores que opten al contrato podrán proponer cualquier mejora sobre los elementos básicos, siempre sin coste para la administración.

A 10. Entendemos que el coste previsto para la gestión del contrato a nivel concesionaria de 100.000 €/anual es insuficiente. Para proyectos de esta magnitud creemos que como mínimo se necesitaría una cantidad de 500.000 € anuales, así como cuantificar tanto el equipo como las asesorías necesarias.

R 10. La apreciación sobre la insuficiencia de los costes para la gestión del contrato no se detalla ni justifica, por lo que nos remitimos a lo expuesto en el EV. El MEF que da soporte al EV ha valorado los costes en base a la experiencia en trabajos similares.

A 11. Entendemos que el acta de recepción del parking en fase 2 debe ser independiente del edificio principal como se indica en el estudio de viabilidad.

R 11. En principio el acta de recepción del edificio Hospital y del parking de la fase 2 debieran ser coincidentes. No obstante durante la ejecución de la obra se podrá realizar una recepción parcial para dar cumplimiento a los plazos establecidos para la puesta en funcionamiento de este aparcamiento.

00321274

A 12. Solicitamos confirmar el plazo máximo de construcción + explotación de 40 años según se indica en la página 47 del Estudio de Viabilidad.

R 12. El plazo máximo de la concesión es de 23 años, en los que están incluidos los necesarios para la ejecución de las obras.

Lo indicado en la página 47 se refiere al máximo permitido por la ley, no se refiere a este caso en concreto.

A 13. No aparece en el Estudio de Viabilidad los gastos asociados a la redacción de proyecto y de dirección de obra. Consideramos que es necesario tenerlos en cuenta.

R 13. El proyecto está redactado y se ha publicado en la información pública junto con el EV.

La dirección de las obras correrá a cargo del órgano contratante.

A 14. Entendemos que los gastos de O&M de 9 €/m²/año, considerando 35 m²/plaza equivalente son insuficientes.

R 14. La apreciación sobre la insuficiencia de los gastos de O&M no se detalla ni justifica, por lo que nos remitimos a lo expuesto en el EV. El MEF que da soporte al EV ha valorado los costes en base a la experiencia en trabajos similares.

A 15. En el Estudio de Viabilidad se indica que el Concesionario es responsable, en fase de explotación, de las disrupciones tecnológicas y cambios normativos que pudiese haber. Se solicita incluir en el contrato algún tipo de mecanismo de compensación en caso de que estos costes superen los estimados.

R 15. Se considera que si el aumento de los costes relacionados no dan origen a una modificación del contrato, por motivarse en alguna de las causas previstas en la LCSP, forma parte del riesgo que debe ser asumidos por el contratista.

A 16. El Estudio de Viabilidad contempla una duración del contrato de 23 a 31 años a partir de enero 2026. Además desde el inicio contemplado, se establece en ese momento el cierre financiero, que generalmente, suele tardear entre 12 y 18 meses tras la adjudicación. No es realista la concepción de estos plazos. Se solicita su revisión.

R 16. La duración de la concesión de 23 años reflejado en el Estudio de Viabilidad responde al MEF elaborado al efecto, que garantiza la viabilidad de la actuación. El cálculo se ha realizado en los términos previstos en el art. 29.9 de la LCSP, en relación con el art. 10 del Real decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española. La afirmación de irrealidad de esa duración no se fundamenta. Por lo tanto no procede su revisión.

A 17. En el Estudio de Viabilidad se contempla la explotación desde el primer día del parking provisional pero creemos necesario adecuar dicho parking antes, por lo que hay que contemplar el plazo que requiera dicha adecuación.

R 17. El Estudio de Viabilidad no plantea la explotación de la fase 0 desde el día 1 de la firma del contrato, su explotación se prevé para el mes 3, tras dos meses de obra. Se ha detectado un error que indica como fecha de inicio de la explotación el 1 de enero de 2026 cuando realmente sería el 1 de marzo de 2026, como ha sido previsto en el Modelo Económico Financiero que sirve de base al Estudio de Viabilidad (EV).

A 18. Entendemos que existen otros factores que pueden afectar a los plazos de ejecución y explotación como pueden ser los derivados de los horarios restringidos, zonas residenciales, limitaciones de trabajos nocturnos y necesidad de múltiples permisos y autorizaciones, así como también los retrasos en la apertura del hospital que afectarían directamente a la puesta en explotación del parking (especialmente en fase 2).

R 18. La minimización de los efectos de las causas relacionadas, corresponde directamente al adjudicatario del contrato.

Por otra parte la Comisión Consultiva de Contratación Pública el 9 de abril de 2025 aprueba el Informe 4/2025 sobre la estructura de costes del contrato mixto de Obras y Concesión de Obras para la construcción de un nuevo Hospital en la ciudad de Málaga.

Aquel Informe plantea las siguientes conclusiones:

00321274

1. La estructura de costes del contrato mixto de obras y concesión de obras para la construcción de un nuevo hospital en la ciudad de Málaga perteneciente al Servicio Andaluz de Salud, responde a los requerimientos procedimentales establecidos en el R.D. 55/2017. No obstante, se ha de señalar que los componentes que forman parte de la estructura de coste propuesta, extraída del promedio de las estructuras de coste recibidas de los operadores económicos, presentan unos pesos sobre el valor íntegro de la actividad significativamente superiores a los asignados en el modelo económico recogido en el EV.

En relación con ello, conviene resaltar, en primer lugar, que la muestra podría ser poco representativa del mercado en su conjunto. Y en segundo lugar, el hecho de que la propuesta de estructura de costes aprobada a efectos del cálculo de la fórmula de revisión de precios no coincida con la estructura de costes plasmada en el modelo económico del EV, podría llevar a la conclusión de que ésta última no está ajustada a mercado, o que la proyección de los flujos de explotación que generará la gestión del servicio no tendría la suficiente consistencia para estimar las necesidades de los factores o elementos de coste del contrato.

2. Respecto del cálculo del periodo de recuperación de la inversión y de los flujos de caja, se aconseja atender a las observaciones señaladas en el punto número 2.1 del presente informe, al cual nos remitimos.

3. En la fórmula de revisión de precios se han agrupado los capítulos «Personal», «Seguridad» y «Limpieza» bajo un único epígrafe «Personal», lo cual, podría incumplir el principio referido a la mayor desagregación posible a efectos de reflejar de manera precisa la evolución del coste susceptible de revisión, dado que aglutina costes de mano de obra de actividades o sectores diferentes.

Referente a la operativa de revisión se recomienda redefinir el coeficiente de variación de cada índice, como la tasa de variación del índice de precios entre el periodo t de revisión y la fecha de formalización del contrato, siempre que la formalización se produzca en el plazo de tres meses desde la finalización del plazo de presentación de ofertas, o respecto a la fecha en que termine dicho plazo de tres meses si la formalización se produce con posterioridad.

Respecto a la tasa de crecimiento máxima de los precios del 3%, sería aconsejable justificar la conexión que pudiera guardar con el incentivo de un comportamiento eficiente en el ámbito de la actividad. Téngase en cuenta que dicha limitación podría tener repercusiones en el equilibrio económico del contrato.

4. De conformidad con el artículo 103.5 LCSP, el PCAP debe incluir que la fórmula de revisión de precios será aplicable exclusivamente cuando haya transcurrido al menos un año desde la formalización del contrato y se haya ejecutado al menos el 20% de su importe.

5. Sería oportuno hacer constar expresamente en el PCAP que la revisión no podrá tener lugar transcurrido el período de recuperación de la inversión del contrato.

A raíz de ese informe se proponen las siguientes correcciones en el Estudio de Viabilidad, que no suponen alteraciones sustanciales:

• Pág 49. Se añade una aclaración donde se indica que la partida mantenimiento mayor se considera dentro de los gastos operativos y no como gastos de capital.

• Pág 52. Se modifica la tabla con el detalle de gastos operativos.

• Pág 53. Se modifica la Tabla Estructura de Costes. Estudio de viabilidad: Se elimina la fila correspondiente al impuesto sobre sociedades, por lo que cambian todos los porcentajes.

• Pág 53. Se explica el origen de la tarifa utilizada en el caso base.

• Pág 63. Se sustituye el término «reinversión» por el de «mantenimiento mayor».

• Pág 64. Se introduce un párrafo explicativo del concepto «Otros Ingresos» que aparece en el MEF.

• Pág 66. Se modifica la tabla flujos de caja descontados:

Se modifica la cifra de inversión para hacerla coincidir con la expresada en la página 45.

Se incluye el mantenimiento mayor como una partida dentro del CF Explotación.

00321274

• Pág 67. Se añade una frase al párrafo ya existente para insistir en las razones por las que se incluye el 6% de beneficio industrial en la cifra de la inversión.

• Pág 67. Se añade un párrafo aclaratorio sobre la consideración contable del Mantenimiento Mayor como OPEX.

• Pág 67. Se añade una frase para aclarar por qué en el año 1 el MEF no contempla gastos operativos.

4.º Que de acuerdo con lo expuesto en el informe de la Dirección General de Gestión Económica y Servicios no se desprende la necesidad de modificación sustancial de ninguna de las hipótesis en las que se basa el modelo económico que justifica el estudio de viabilidad ni de sus conclusiones, dándose por respondidas las alegaciones presentadas, en los términos del art. 83.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

5.º Que también de acuerdo a lo expuesto en el citado informe se debe proceder a la corrección del Estudio de Viabilidad para dar respuesta al informe 4/2025 de la Comisión Consultiva de Contratación Pública sobre la estructura de costes del contrato mixto de obras y concesión de obras para la construcción de un nuevo Hospital en la ciudad de Málaga.

En virtud de las atribuciones concedidas por el artículo 12.1 del Decreto 198/2024, de 3 de septiembre, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Salud y Consumo, y el artículo 62 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía.

R E S U E L V O

Primero. Aprobar el estudio de viabilidad de la concesión de obras de los aparcamientos incluida en el proyecto de contratación mixta de obras y concesión de obras para la construcción del nuevo hospital de Málaga con las correcciones resultantes de las alegaciones formuladas y del informe emitido por la Comisión Consultiva de Contratación Pública.

Segundo. Dar publicidad a esta resolución y al Estudio de Viablidad definitivo de conformidad con lo establecido en el art. 247.7 de la LCSP que también da respuesta a las alegaciones formuladas.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Gerencia, en el plazo de un mes a partir de su publicación en BOJA, de conformidad con lo establecido en los artículos 123.1 y 124.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o directamente recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Sevilla, sede de este órgano, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de su publicación, de conformidad con lo establecido en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Enlace para descarga del Estudio de Viabilidad aprobado:
https://consigna.juntadeandalucia.es/e3826dcbe2b551959d836a5c68a65e54

Sevilla, 13 de mayo de 2025.- La Directora Gerente, Valle García Sánchez.

00321274